UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI VERONA

DIPARTIMENTO DI

SCIENZE GIURIDICHE

SCUOLA DI DOTTORATO DI

SCIENZE GIURIDICHE EUROPEE ED INTERNAZIONALI

DOTTORATO DI RICERCA IN

SCIENZE GIURIDICHE EUROPEE ED INTERNAZIONALI

CICLO /ANNO XXXVIII/20222

STUDI SUL *PERICULUM MARIS* NELLE PRASSI COMMERCIALI DI ROMA ANTICA

S.S.D. IUS/18

Coordinatore: Prof. Riccardo Omodei Salé

Tutor: Prof. Carlo Pelloso

Dottorando: Dott. Simone Tentori

SOMMARIO

Questa tesi dottorale analizza la complessità del trasporto marittimo nell'ambito dei commerci mediterranei durante l'età imperiale, con un'attenzione particolare all'allocazione del *periculum maris*, inteso prevalentemente come rischio contrattuale in senso tecnico. Questa nozione individua, per usare le parole di Roberto Fiori, l'insieme delle «regole di distribuzione della mancata o ridotta utilità proveniente dal contratto qualora un evento imprevisto non imputabile ad alcuno dei contraenti interferisca con le loro prestazioni, rendendole più onerose per una parte o meno vantaggiose per l'altra». Si tratta di una questione, come si vede, ben diversa da quella della responsabilità contrattuale e che presuppone anzi, a ben guardare, che proprio quest'ultima sia stata previamente esclusa, non risultando in concreto l'armatore censurabile di inadempimento nonostante l'esito infausto della navigazione.

La prima parte del lavoro si concentra pertanto sulla questione della spettanza o meno della mercede al *nauta* nel caso descritto, tenendo a mente anzitutto che il servizio di trasporto marittimo in quanto tale, sprovvisto, a differenza di quanto si registra nell'attuale cultura giuridica, di una specifica disciplina appositamente dedicatavi, è incanalato dai *prudentes* entro l'alveo concettuale e operativo della *locatio conductio*. Questo contratto consensuale *iuris gentium*, che emerge dalla propria 'preistoria giuridica' già intorno al II sec. a.C., è connotato in definitiva dallo scambio sinallagmatico 'di godimento' tra la prestazione di un *uti frui* e quella della mercede.

Al tempo stesso, è noto anche come, secondo l'impostazione tradizionale consolidatasi intorno a quest'ultima figura negoziale a partire dal XIX sec. sino all'oggi, quest'ultima si strutturerebbe al proprio interno nelle tre figure della *l.c.* cd. *rei*, *operis*, *operarum* e come tale tripartizione tradizionale venga riproposta anche nel contesto marittimo, che sarebbe dominato dalla fattispecie della *l.c. navis* (o *locorum navis*/*in nave*), che sarebbe rapportabile alla *l.c. rei* e, soprattutto, da quella della *l.c. mecium vehendarum* o *ad onus vehendum*, inquadrabile invece come *l.c. operis*.

Rispetto a queste due articolazioni della locazione marittima, se la prima dovette ricorrere presumibilmente solo nel campo, certamente limitato, dei rapporti tra *dominus navis* ed *exercitor* (e, dunque, nelle sole ipotesi in cui quest'ultimo non fosse dotato di una propria imbarcazione, dovendola quindi prendere a nolo da un terzo), la seconda è quella che doveva invece ricorrere maggiormente nella prassi, corrispondendo ad uno schema nel quale il *dominus mercium* - *locator* consegnava i propri beni al *nauta* - *conductor* affinché quest'ultimo, con propria organizzazione di uomini e mezzi, effettuasse direttamente il trasporto delle mercanzie sino al porto di destinazione convenuto.

Sotto quest'ultimo riguardo, senza pretesa di completezza, è appena il caso di ricordare in questa

sede come siano state ampiamente dipanate in dottrina, con riferimento alla *l.c. ad onus vehendum*, tematiche quali quella della responsabilità *ex recpeto* del *nauta* o della ripartizione delle perdite dovute a *iactus mercium* in caso di avaria alla stregua dei principi codificati nella *Lex Rhodia*.

Ad un più attento esame delle fonti a nostra disposizione, tuttavia, si affaccia il dubbio che la teoria della tripartizione citata non colga appieno nel segno. È questo il caso, ad esempio, della seconda parte di D. 14.2.10 pr., recante la nota di commento alla *regula* enunciata da Labeone nella prima parte del frammento in cui Paolo asserisce che, nel caso di dubbio circa le modalità di computo della mercede (se sui beni *deportati* oppure sugli *impositi*), quest'ultima soluzione dovrà essere preferita di *default*, in quanto più favorevole al *nauta*. Per come viene tradizionalmente inteso il passo, esso affronterebbe la contrapposizione tra *l.c. mercium vehendarum* e *navis*, intendendo appunto che quest'ultima dovrà essere preferita da Paolo nell'interpretare i casi di incerta qualificazione poiché prevede un regime di maggiore favore per il trasportatore.

Ebbene, proprio tale lettura, a ben guardare, sembra porsi in contrasto con il dato per cui il ricorso alla *l.c. navis* doveva rivestire in linea generale un carattere alquanto residuale; inoltre, dall'analisi complessiva del brano non pare porsi una differenza di qualificazione nelle parti, in senso professionale o meno, delle parti del contratto a seconda che la *vectura* sia corrisposta sugli *impostiti* oppure sui *deportati*.

Ne consegue che la *ratio* di tutela della posizione dell'armatore sottesa alla soluzione di Paolo deve essere rapportata, assai più probabilmente, a un modello negoziale che, pur connotato da un assetto di interessi meno gravoso per chi effettua il trasporto, esula cionondimeno dalla *l.c. navis/rei*.

Sotto questo profilo, ampliando il discorso alle altre fonti rilevanti in tema di allocazione del rischio in senso tecnico contenute all'interno del Digesto, dal raffronto comparatistico con la disciplina del trasporto marittimo vigente nel contesto, da un lato, della navigazione nilotica greco-egizia e, dall'altro, dell'attuale sistema di *Common Law* britannico, emerge come indicazioni più attendibili, in merito all'allocazione del *periculum*, possano essere tratte valorizzando più che altro l'*id quod actum est* del caso di specie, secondo una casistica alquanto più particolareggiata di quella sottesa alla spiegazione tradizionale del fenomeno. Ciò consente al contempo di ridurre l'ambito di rilevanza che normalmente viene riconosciuto in questa materia alla cd. 'polarizzazione serviana' dei *vitia*, essendo quest'ultimo un criterio valido di ripartizione dei *pericula maris* in alcune tipologie di contratto di locazione marittima, ma non in quelle fattispecie in cui un peso dirimente sia assunto, come nell'ipotesi qui riportata, dalle modalità di calcolo della *vectura*.

Nel secondo capitolo del presente lavoro, l'attenzione è focalizzata sul trasporto marittimo dei beni destinati alla distribuzione annonaria, effettuato dalle associazioni di armatori (*corpora naviculariorum*) dislocate nei maggiori porti mediterranei. Non senza aver prima preso posizione in merito alle tematiche, oggetto di vivo dibattito tra gli studiosi, rappresentate dal problema dell'origine e della configurazione giuridica di queste corporazioni, soprattutto con riguardo all'inquadramento delle loro modalità operative esterne, nel diritto associativo di età imperiale, lo sguardo è posto in particolare sulla disciplina del rischio che connota gli approvvigionamenti annonari.

Più esattamente, ci si è interrogati sul contenuto tecnico della clausola secondo cui la navigazione per fini di pubblica utilità avviene '*publico periculo*' quale emerge, oltre che dalle testimonianze tratte dal Digesto, dal contesto delle costituzioni imperiali, per lo più conservate all'interno del Codice Teodosiano, che si occupano di fronteggiare, a cavaliere soprattutto tra IV e V sec. d.C., il problema dei *falsa naufragia*.

In quest'ultimo ambito, infatti, la terminologia utilizzata nelle fonti a noi disponibili si appalesa alquanto generica, in linea con quanto emerge anche dalle testimonianze più antiche, per lo più letterarie, che si occupano del fenomeno e apparentemente assai distante dalla questione della spettanza o meno della mercede al *nauta* a fronte di un servizio mai effettuato per cause a lui non imputabili.

Così, rispetto all'interpretazione della fondamentale espressione '*remedium ex indulgentia*' contenuta in CTh. 13.9.1 per descrivere il regime di favore di cui beneficia il *navicularius* che abbia vittoriosamente allegato in giudizio la circostanza del *naufragium* a giustificazione della mancata consegna a destinazione delle *species annonariae*, essa è stata intesa dalla dottrina come indicativa di un dato beneficio materiale ulteriore concesso ai trasportatori dall'autorità imperiale (ad esempio, mediante un intervento diretto nella riparazione delle stesse navi danneggiate nell'evento) oppure, al più, come sinonimo di esenzione da responsabilità.

Se la prima prospettazione appare secondo l'orientamento prevalente poco plausibile, anche la seconda sembra da respingersi, offrendo in definitiva un'interpretazione alquanto ridondante della clausola: una volta appurato il verificarsi del naufragium, infatti, dovrebbe essere già di per sé appurata l'esclusione di ogni responsabilità in capo al *nauta*.

Non sembra allora del tutto improbabile che essa faccia riferimento ancora una volta all'esclusione del rischio in senso tecnico in capo al *navicularius*, che sarà egualmente autorizzato a trattenere la merce nonostante il servizio mai effettuato.

Nell'ultima parte del presente lavoro si è presa in esame la natura del *periculum creditoris* nell'ambito dell'assetto negoziale riconducibile alla figura giuridica del *fenus nauticum*, in una con le ulteriori questioni problematiche costituite dall'individuazione dei mezzi di tutela esperibili dal *creditor pecuniae traiecticiae* e dalla collocazione del prestito marittimo all'interno del sistema contrattuale romano.

In relazione al primo aspetto, risulta di centrale importanza l'analisi di *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3, rescritto della cancelleria dioclezianea in cui si stabilisce, in sintesi, che a gravare sul *creditor pecuniae traiecticiae* siano soltanto i *pericula* strettamente inerenti alla navigazione, non anche quelli derivanti dalla violazione di leggi o limiti contrattuali imputabile al debitore stesso, che permane in questi casi responsabile del cattivo esito dell'operazione. Il passo, in altre parole, induce a inquadrare il *periculum* gravante sul finanziatore nella categoria del rischio contrattuale in senso tecnico, pur se tale nozione, rispetto a quanto avviene nel campo dei contratti sinallagmatici come la *locatio conductio*, necessita di essere rimodulata.

Sotto questo profilo, a differenza che nella locazione, nell'ambito del *fenus nauticum* si ha che le «regole di distribuzione della mancata o ridotta utilità proveniente dal contratto», per il caso in cui appunto intervenga «un evento imprevisto non imputabile ad alcuno dei contraenti interferisca con le loro prestazioni, rendendole più onerose per una parte o meno vantaggiose per l'altra» operano alquanto rigidamente: è infatti prestabilito il contraente che perderà il diritto alla propria prestazione, il creditore appunto, nell'ipotesi di perdita del natante non imputabile al *nauta*-debitore.

Al tempo stesso, muovendo da alcune speculazioni formulate in letteratura a proposito dell'individuazione della *ratio* giustificatrice della regola dell'allocazione del rischio in capo al creditore, pare che il *periculum creditoris* in parola potrebbe essere riguardato anche come rischio in senso imprenditoriale.

A questo riguardo, parte della dottrina ha sottolineato come i soggetti finanziati dovessero apparire in un numero cospicuo di casi come imprenditori di piccole dimensioni, che avevano cioè investito la parte più rilevante delle proprie sostanze nella specifica impresa di navigazione sovvenzionata: pertanto, in caso di naufragio, costoro difficilmente avrebbero versato in condizioni di solvibilità atte a soddisfare la pretese creditorie al pagamento del capitale e degli interessi; contrariamente, si sarebbe trovato presumibilmente in migliori condizioni finanziare dopo aver realizzato l'affare nel luogo di arrivo. A questo proposito, sappiamo infatti che, una volta giunta salva nel porto di destinazione la nave, il debitore aveva in effetti a disposizione un certo breve lasso temporale (fissato nella misura di venti in diritto giustinianeo), appunto per reperire il denaro necessario e quindi adempiere alla propria

obbligazione. A fronte di una tale situazione fattuale, è allora più che ragionevole ipotizzare che sia parsa equilibrata ai *prudentes* la soluzione, presumibilmente già diffusa nella prassi, di trasferire, per il tempo di durata del viaggio, l'allocazione del il rischio (in senso anche) imprenditoriale dal soggetto sovvenzionato al finanziatore, consentendo al tempo stesso a quest'ultimo di ottenere, come già accennato, una qualche forma di remunerazione, in punto di disciplina delle *usurae*, a titolo di *pretium periculi*.

Focalizzando quindi l'attenzione sulla tutela processuale del *fenus nauticum*, si è osservato in primo luogo come, nell'ipotesi, certamente diffusa nella prassi, in cui le parti avessero fatto ricorso ad una *stipulatio* (a seconda dei casi, o per sanzionare la pretesa alle *usurae* o per includervi l'intero assetto negoziale), sarebbe stato possibile per il creditore cumulare i mezzi rimediali esperibili dal mutuante che rivestisse al contempo la posizione di stipulante, ossia: l'*actio* o *condictio certae creditae pecuniae* e l'*actio incerti ex stipulatu*, la prima a tutela della pretesa avente ad oggetto il pagamento di una determinata somma di denaro, a prescindere da quale che fosse l'origine del credito; la seconda a fronte dell'esistenza di un'*obligatio incerti*.

Il punto di maggiore interesse, anche rispetto alla configurazione della *pecunia traiecticia* all'interno del sistema romano dei contratti, attiene all'individuazione degli strumenti processuali attraverso cui prendeva corpo il principio dell'azionabilità *ex pacto* delle *usurae*.

In argomento, si è rilevato come le fonti a nostra conoscenza si appalesino sostanzialmente silenti e come ciò abbia portato la dottrina novecentesca a ipotizzare che la figura giuridica in esame dovesse reputarsi come convenzione atipica, tutelabile ricorrendo unicamente alla stipulazione di una clausola penale (Biscardi) o di una *stipulatio tout court* (De Martino) mediante la quale la *pecunia traiecticia* avrebbe così ottenuto piena sanzione giuridica all'interno dell'ordinamento giuridico romano.

In verità, come è stato rilevato da più recente dottrina (Pontoriero), queste prospettazioni trascurano il dato, che emerge come inequivocabile sulla base della terminologia impiegata nelle testimonianze di cui disponiamo, per cui l'assetto di interessi in questione viene saldamente ricondotto dai *prudentes* entro il perimetro concettuale del contratto reale di mutuo, figura certamente tipizzata.

Al contempo, appare nel complesso ragionevole la congettura, emersa in letteratura (Pontoriero, Giuffrè), secondo cui, nell'ambito del processo *per formulas*, alla pretesa creditoria avente ad oggetto il pagamento delle *usurae ex pacto* sia stata approntata tutela giurisdizionale per il tramite dell'*actio praescriptis verbis*. Infatti, come chiarito da recente dottrina (Sciandrello), sembra che quest'ultima fosse stata congegnata, al suo primo apparire, non già per la protezione dei contratti innominati (essendo

quest'ultima un'applicazione più tarda del rimedio), quanto piuttosto per conferirla a situazioni che, pur di per sé inquadrabili tipicamente, non potevano tuttavia trovare salvaguardia nel caso concreto sulla base delle azioni edittali, in ragione di uno scostamento di quest'ultimo dalla fattispecie astratta.

ABSTRACT

This doctoral thesis analyses the complexity of maritime transport within Mediterranean trade during the Imperial era, with particular attention to the allocation of *periculum maris*, understood as a technical contractual risk. This notion identifies, to use Roberto Fiori's words, the set of «rules for distributing the loss or reduced utility arising from the contract when an unforeseen event not attributable to either party interferes with their performance, making it more burdensome for one party or less advantageous for the other». This issue, as noted, is fundamentally distinct from that of contractual liability and, in fact, presupposes that the latter has been previously excluded, as the *armator* is not culpable for non-performance despite the unfortunate outcome of the navigation.

Thus, the first part of the work focuses on the question of whether the *nauta* is entitled to payment in the described situation, keeping in mind that maritime transport services, unlike the current legal culture, lack a specific dedicated regulation and are channeled by the *prudentes* into the conceptual and operational framework of *locatio conductio*.

This consensual contract of *ius gentium*, which emerges from its 'legal prehistory' around the 2nd century BC, is ultimately characterized by the synallagmatic exchange between the performance of an *uti frui* and that of a *merces*.

At the same time, it is also known that according to the traditional framework established around this contractual figure from the 19th century to the present, it is typically structured into three figures of *locatio conductio*: *rei*, *operis*, and *operarum*. This traditional tripartition is also applied in the maritime context, mainly dominated by the form of *locatio navis* (or *locorum navis/in nave*), which is comparable to *locatio rei*, and, particularly, by that of *locatio mercium vehendarum* or *ad onus vehendum*, which can be framed instead as *locatio operis*.

Regarding these two articulations of maritime leasing, the former presumably applied only within the limited domain of the *dominus navis - exercitor* relationships (therefore only in cases where the latter did

not possess their own vessel and had to rent it from a third party), while the latter was likely more prevalent in practice. This arrangement corresponds to a scheme in which the *dominus mercium - locator* entrusted their goods to the *nauta - conductor* so that the latter, with their own organization of personnel and means, directly transported the merchandise to the agreed destination port.

In this regard, without claiming completeness, it is worth noting how extensively issues like the responsibility *ex recepto* of the *nauta* or the allocation of losses due to *iactus mercium* in case of damage in accordance with the principles codified in *Lex Rhodia* have been elucidated in the literature concerning *locatio ad onus vehendum*.

However, a more careful examination of the available sources raises the doubt that the theory of the cited tripartition fully captures the essence. This is exemplified in the second part of D. 14.2.10 pr., which contains a commentary on the rule articulated by Labeone in the first part of the fragment where Paulus asserts that in cases of doubt regarding the calculation of *merces* (whether on the deported goods or on the imposed ones), the latter solution should be preferred by default since it is more favourable to the *nauta*. Traditionally, this passage is understood as addressing the opposition between *locatio mercium vehendarum* and *navis*, implying that the latter should be favoured by Paulus when interpreting cases of uncertain qualification, as it provides a more advantageous regime for the transporter.

However, this interpretation seems to contradict the fact that recourse to *locatio navis* was generally intended to be quite residual; moreover, the overall analysis of the excerpt does not suggest a difference in qualification among the contractual parties, whether professional or otherwise, depending on whether the *vectura* is computed on imposed or deported goods.

Consequently, the rationale for protecting the position of the *armator* underlying Paulus's solution is likely related to a contractual model that, while characterized by a less onerous interest for the transporter, nonetheless deviates from *locatio navis/rei*.

In this regard, broadening the discussion to other relevant sources on technical risk allocation within the Digest, a comparative analysis of the current regulations for maritime transport, on the one hand, in Greco-Egyptian nilotic navigation and, on the other, in the present British Common Law system, reveals that more reliable insights regarding the allocation of *periculum* can be drawn from a specific examination of the case in question, according to a far more detailed case law than that traditionally underpinning the phenomenon. This approach allows for a reduction in the significance generally attributed to the so-called 'Servian polarization' of *vitia*, as the latter is a valid criterion for allocating

pericula maris in certain types of maritime leasing contracts but not in those situations where a defining weight is assumed, as in the current example, by the calculation methods for *vectura*.

In the second chapter of this work, the focus is on the maritime transport of goods intended for public distribution, carried out by associations of shipowners (*corpora navicularioruм*) based in the major Mediterranean ports. Not without first taking a stance on the issues, which are the subject of lively debate amongst scholars, concerning the origin and legal status of these guilds - particularly with regard to the classification of their external operating procedures within the association law of the imperial era - the focus has been placed specifically on the regulation of risk associated with food supply operations.

More specifically, we have examined the technical content of the clause stating that navigation for public utility purposes takes place '*publico periculo*', as evidenced not only by passages from the Digest but also by the context of imperial constitutions - mostly preserved within the Theodosian Code - which address, particularly at the turn of the 4th and 5th centuries AD, the problem of *falsa naufragia*.

In this latter context, in fact, the terminology used in the sources available to us appears rather generic, in line with what also emerges from the older, mostly literary sources dealing with the phenomenon, and apparently quite distant from the question of whether or not the sailor is entitled to his wages in the face of a service never performed for reasons not attributable to him.

Thus, with regard to the interpretation of the key expression '*remedium ex indulgentia*' contained in CTh. 13.9.1 to describe the favourable treatment enjoyed by the *navicularius* who has successfully invoked the circumstance of the *naufragium* in court to justify the failure to deliver the species annonariae to their destination, it has been understood by legal scholars as indicative of a specific additional material benefit granted to carriers by the imperial authority (for example, through direct intervention in the repair of the ships damaged in the incident) or, at most, as synonymous with exemption from liability.

Whilst the first interpretation appears, according to the prevailing view, to be implausible, the second too seems to be rejected, as it ultimately offers a rather redundant interpretation of the clause: once the occurrence of the shipwreck has been established, in fact, the exclusion of all liability on the part of the shipmaster should already be established in itself.

It does not therefore seem improbable that it refers once again to the exclusion of risk in the technical sense on the part of the *navicularius*, who will likewise be authorised to retain the goods despite the service never having been performed.

In the final part of this work, we have examined the nature of the *periculum creditoris* within the contractual framework attributable to the legal concept of the *fenus nauticum*, together with the further problematic issues arising from the identification of the remedies available to the *creditor pecuniae traiecticiae* and the positioning of the maritime loan within the Roman contractual system.

With regard to the first aspect, the analysis of *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3 is of central importance, a rescript from the Diocletian chancellery which establishes, in summary, that the *creditor pecuniae traiecticiae* is liable only for the *pericula* strictly inherent in navigation, and not for those arising from the breach of laws or contractual limits attributable to the debtor himself, who remains liable in such cases for the unsuccessful outcome of the transaction. In other words, this passage leads us to classify the *periculum* borne by the financier within the category of contractual risk in the technical sense, even if this concept, compared to what occurs in the field of synallagmatic contracts such as the *locatio conductio*, needs to be reformulated.

From this perspective, unlike in a lease, in the context of the *fenus nauticum* the «rules governing the allocation of the lost or reduced benefit arising from the contract» operate rather rigidly in the event that «an unforeseen event not attributable to either party interferes with their performances, making them more onerous for one party or less advantageous for the other»: it is in fact predetermined which party will lose the right to their performance - namely, the creditor - in the event of the loss of the vessel not attributable to the debtor-skipper.

At the same time, drawing on certain speculations in the literature regarding the identification of the rationale justifying the rule of risk allocation to the creditor, it appears that the *periculum creditoris* in question could also be regarded as a risk in the entrepreneurial sense.

In this regard, some legal scholars have pointed out that, in a significant number of cases, the recipients of funding appeared to be small-scale entrepreneurs who had invested the bulk of their assets in the specific subsidised shipping enterprise: consequently, in the event of a shipwreck, it is unlikely that they would have been in a position of solvency sufficient to meet creditors' claims for repayment of principal and interest; on the contrary, they would presumably have found themselves in a better financial position after having concluded the transaction at the port of arrival.

From this perspective, we know that, once the ship had arrived safely at its destination port, the debtor did in fact have a certain short period of time (set at twenty days under Justinian law) precisely to raise the necessary funds and thus fulfil their obligation. Given this factual situation, it is therefore more

than reasonable to assume that the solution - presumably already widespread in practice -of transferring, for the duration of the voyage, the allocation of the (also entrepreneurial) risk from the borrower to the lender, whilst at the same time allowing the latter to obtain, as already mentioned, some form of remuneration, in terms of usury regulations, by way of *pretium periculi*.

Turning our attention, therefore, to the procedural protection of the *fenus nauticum*, it was first observed that, in the scenario - certainly common in practice - where the parties had resorted to a *stipulatio* (depending on the case, either to sanction the claim for usury or to incorporate the entire contractual arrangement), it would have been possible for the creditor to combine the remedies available to a lender who also held the position of stipulator, namely: the *actio* o *condictio certae creditae pecuniae* and the *actio incerti ex stipulatu*, the former to protect the claim for the payment of a specific sum of money, regardless of the origin of the debt; the latter in the face of the existence of an *obligatio incerti*.

The point of greatest interest, also with regard to the configuration of *pecunia traiecticia* within the Roman system of contracts, concerns the identification of the procedural instruments through which the principle of the enforceability *ex pacto* of *usurae* took shape.

On this subject, it has been noted that the sources known to us are essentially silent on the matter, and that this has led 20th century legal scholarship to hypothesise that the legal concept in question should be regarded as an atypical agreement, protectable solely through the stipulation of a penalty clause (Biscardi) or a *stipulatio* tout court (De Martino), through which the *pecunia traiecticia* would thus have obtained full legal sanction within the Roman legal system. In truth, as noted by more recent scholarship (Pontoriero), these perspectives overlook the fact -which emerges as unequivocal on the basis of the terminology used in the available sources - that the structure of interest in question is firmly situated by the *prudentes* within the conceptual framework of the real contract of loan, a figure that is certainly typified. At the same time, the conjecture that has emerged in the literature (Pontoriero, Giuffrè) appears, on the whole, reasonable: namely, that within the context of the process per formulas, judicial protection was provided for the claim for payment of *usurae ex pacto* through the *actio praescriptis verbis*. Indeed, as clarified by recent scholarship (Sciandrello), it seems that the latter was conceived, upon its first appearance, not for the protection of unnamed contracts (this being a later application of the remedy), but rather to apply it to situations which, although typically falling within the scope of the law, could not nevertheless be safeguarded in the specific case on the basis of edictal actions, due to a divergence between the latter and the abstract legal principle.

INDICE

INTRODUZIONE 15

1. *Scopo della ricerca* 15

2. *Premesse metodologiche della ricerca* 21

CAPITOLO I 25

La disciplina del rischio contrattuale nella 'locatio conductio' marittima romana 25

1. *Introduzione* 25

2. *Il 'periculum maris' come rischio contrattuale in senso tecnico* 29

3. *Un primo sguardo su Lab.1 pith. a Paulo epit. D. 14.2.10 pr.* 32

4. *Il perimento del 'servus' come 'vitium in re ipsa'?* 33

5. *Per una lettura critica della riconducibilità di Lab.1 pith. a Paulo epit. D. 14.2.10 pr. allo schema della 'polarizzazione' serviana* 44

6. *Per una lettura di D. 14.2.10 pr. alla luce dell''id quod actum est'* 48

7. *Una prima conferma della superabilità della tesi della 'tripartizione tradizionale' della 'locatio conductio': l'apporto paolino in D. 14.2.10 pr. tra prassi commerciali romane e greco-egizie* 52

8. *Su alcune circostanze fattuali rilevanti in relazione alla scelta del modello negoziale di riferimento: pagamento anticipato della mercede e trasporto di beni fungibili* 60

9. *Ulteriori note sulla superabilità della cd. 'tripartizione tradizionale' della 'locatio conductio': un confronto con gli assetti negoziali di Common Law* 68

10. *L''immissio in flumine' nella considerazione negoziale delle parti* 74

11. *Lab.1 pith. a Paulo epit. D. 14.2.10 pr.: quale regolamento contrattuale implicato?* 81

12. *Scaev. 7 dig. D. 19.2.61.1: quale 'ratio' per la spettanza della mercede rispetto a un carico mai salpato?* 85

13. *Sugli eventi sopravvenuti in corso di navigazione: il caso del 'partus'* 88

14. *La tutela processuale del rapporto 'si sit incertum'* 91

15. *Conclusioni* 93

CAPITOLO II 99

La clausola 'publico periculo' nel trasporto marittimo di 'species annonariae' e l'attività dei 'corpora navicolariorum' 99

1. *Introduzione* 99

2. *Origine e collocazione all'interno del diritto associativo romano di età imperiale dei 'corpora navicolariorum'* 105

3. *La 'functio navicularia' a cavaliere tra Principato e Dominato* 118

4. *Sul contenuto della clausola 'publico periculo' desumibile dalle fonti letterarie e dal Codice Teodosiano* 140

5. *Conclusioni*.....156

CAPITOLO III 161

Alcuni aspetti problematici in tema di prestito marittimo.....161

1. *Introduzione*.....161

2. *Per un approfondimento critico sul 'periculum creditoris'*..... 168

3. *La disciplina degli interessi nel prestito marittimo*.....182

4. *L'individuazione degli strumenti di tutela processuale delle aspettative del 'creditor pecuniae traiecticiae' muovendo dal celebre 'prestito di Callimaco'; la collocazione del 'fenus nauticum' all'interno del sistema contrattuale romano* 195

5. *Conclusioni*.....213

CONCLUSIONI 217

BIBLIOGRAFIA.....231

INDICE DELLE FONTI.....263

INTRODUZIONE

1. *Scopo della ricerca.*

Per gli Antichi, come testimoniato *in primis* dall'universo mitico cui attingeva già l'epos omerico, non diversamente poi da quello latino, il mare, spazio anomico per definizione, è il luogo precipuo ove ogni attività e impresa umana pare contraddistinta dal massimo grado di aleatorietà e precarietà[1].

Non sorprende, pertanto, che una simile concezione fosse condivisa anche dai *prudentes*[2], frequentemente chiamati a interrogarsi sull'incidenza che l'elemento pelagico, imprescindibile teatro dei traffici giuridici e, al contempo, fonte di costante rischio, esercitava sul mondo del *ius*.

A questo riguardo, va dunque osservato anzitutto che la riflessione giurisprudenziale sia andata strutturandosi proprio attorno all'idea di *periculum*, e con lo specifico scopo di farvi fronte affinando le armi offerte dall'ordinamento. Queste ultime corrispondono al regime giuridico del trasporto marittimo, via via elaborato, nelle sue varie articolazioni, in seno alla *scientia iuris*; in molti casi mediante l'assimilazione, entro gli schemi concettuali e operativi di quest'ultima, di principi o figure giuridiche provenienti dalla tradizione di altri popoli rivieraschi via via soggiogati da Roma nel corso della sua espansione mediterranea[3].

Sotto altro versante, si deve rilevare come tale regime consti di soluzioni che, pur contraddistinte a vario titolo da profili di specialità, non si traducono tuttavia in specifici tipi negoziali concepiti appositamente per disciplinare i traffici marittimi: l'assetto di interessi concretamente perseguito dalle parti, al contrario, sarà di volta in volta ricondotto agli schemi consolidati impiegati anche nel contesto del trasporto e dei commerci per via di terra (quali quelli, ad esempio, della *locatio conductio*, del comodato, del mandato o del deposito, e via dicendo)[4].

È del resto noto, anche in una prospettiva più ampia, che l'esperienza giuridica romana non abbia conosciuto la configurazione di un autonomo 'diritto commerciale', ossia di un sistema normativo

---

[1] In merito, cfr. per tutti S. GALEOTTI, *'Exitio est avidum mare nautis': la 'miserrima naufragorum fortuna' nell'antico Mediterraneo*, in *Jus-Online*, IV, 2020, *passim*, soprattutto 88 ss. (con ampia rassegna delle fonti e della letteratura ivi contenuta).

[2] A questo riguardo, assai significativa è la testimonianza offerta da Paul. 7 *ad Sab.* D. 39.6.3: *Mortis causa donare licet non tantum infirmae valetudinis causa, sed periculi etiam propinquae mortis vel ab hoste vel a praedonibus vel ab hominis potentis crudelitate aut odio aut navigationis ineundae*. Secondo questo giurista, è consentito donare *mortis causa* non solo nel caso in cui motivi di salute lascino presagire un imminente pericolo di vita del donante, ma anche qualora il rischio di premorienza del donante rispetto al donatario sia imputabile, tra le altre cause enumerate nel passo, alla circostanza per cui il primo si accinga a prendere la via del mare (sul punto, mi permetto di rinviare per tutti a S. GALEOTTI, *'Exitio'*, cit., 94 e nt. 29).

[3] Sul punto, cfr. *infra* nelle note in merito al dibattito circa l'origine del regime del *iactus mercium* alla stregua dei principi desumibili dalla *Lex Rhodia*, così come rispetto alle radici del prestito marittimo romano nell'ambito del diritto ateniese. Sull'espansionismo mediterraneo di Roma, mi rimetto per tutti agli studi di N.K. RAUH, *Merchants, Sailors and Pirates in the Roman World*, Stroud, 2003, *passim*; ma cfr. pure *infra* nelle note.

[4] Così *ex aliis* S. GALEOTTI, *'Mare' monstrum Mare nostrum'. Note in tema di 'pericula maris' e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I sec. a. C.-III sec. d.C.)*, Napoli, 2020, 86 ss.

separato specificamente deputato alla regolamentazione dell'attività commerciale, secondo una distinzione settoriale assimilabile a quella propria dei moderni ordinamenti[5].

Al contrario, le relazioni economiche e gli interessi connessi ai traffici mercantili trovavano anch'essi disciplina nell'ambito degli istituti generali del diritto privato romano, frutto della sinergica cooperazione tra *ius civile* e *honorarium*, la cui elasticità funzionale consentiva in definitiva di assorbirli[6].

Al netto delle ulteriori tematiche indagate in letteratura[7], nel presente lavoro ci si intende concentrare in primo luogo sulla disciplina del *periculum maris*, ponendola in luce secondo le varie angolazioni prospettiche in cui si sfaccetta la disciplina del trasporto marittimo a titolo oneroso[8] presso i Romani: nell'ambito dei rapporti contrattuali tra privati; in quello, realizzato per finalità di pubblica utilità, degli approvvigionamenti annonari; nel regime del prestito marittimo, connotato dall'assunzione del rischio dell'operazione in capo al finanziatore.

Sotto questo profilo, un primo approccio innovativo della presente ricerca muove dalla necessità di superare una lettura frammentaria delle diverse figure giuridiche tradizionalmente ricondotte all'ambito dei traffici marittimi romani, prendendo in esame congiuntamente le fonti che le riguardano.

---

[5] La letteratura rilevante in argomento è pressocché sterminata. Senza pretesa di esaustività, sulla disciplina giuridica del commercio presso i Romani, mi permetto di rimandare agli studi di G. CARNAZZA, *Il diritto commerciale dei Romani*, Catania, 1891, 40; T. FRANK, *An Economic History of Rome*, Baltimore, 1927, 286; P. HUVELIN, *Études d'histoire du droit commercial romain*, édité par H. Lévy-Bruhl, Paris, 1929, 81 ss.; M. KASER, *Vom Begriff des 'commercium'*, in *Studi in onore di Vincenzo Arangio-Ruiz*, II, Napoli, 1953, 131 ss.; F. DE MARTINO, *Diritto e società nell'antica Roma*, I, Roma, 1979, *passim*; M. ROSTOVZEV, *Storia economica e sociale dell'impero romano* (trad. it. M. Liberanome, G. Sinna), Firenze, 1980, *passim*; M. BRETONE, *Storia del diritto romano*, Roma - Bari, 1987, 127; C. FADDA, *Istituti commerciali del diritto romano. Introduzione con una nota di lettura di Lucio Bove*, in *'Antiqua'*, XLVII, Napoli, 1987; A. CARANDINI, *Schiavi in Italia. Gli strumenti pensanti dei Romani fra tarda Repubblica e Medio Impero*, Roma, 1988, 12; ID., *Quando la dimora dello strumento è l'uomo. Prefazione a* J. COLENDO, *L'agricoltura nell'Italia romana*, Roma, 1980, *passim*; A. SCHIAVONE, *La storia spezzata. Roma antica e Occidente moderno*, Bari, 1996; M. TALAMANCA, *Società in generale (diritto romano)*, in *Enciclopedia del diritto*, XLII, Milano, 1990, 827 ss.; A. PETRUCCI, *'Mensam exercere'. Studi sull'impresa finanziaria romana (II sec. a. C. - metà del III sec. d. C.)*, Napoli, 1991, *passim*. Per quanto attiene, più nello specifico, al dibattito circa l'esistenza di un diritto commerciale nell'ambito dell'esperienza giuridica romana, si vedano invece in particolare i contributi di: A. DI PORTO, *Il diritto commerciale romano. Una zona d'ombra nella storiografia romanistica e nelle riflessioni storico-comparative dei commercialisti*, in *Nozione, formazione e interpretazione del diritto dall'età romana alle esperienze moderne. Ricerche dedicate al prof. F. Gallo*, III, Napoli, 1997, 413 ss.; M. BIANCHINI, *Attività commerciali fra privato e pubblico in età imperiale*, in *'Fides', 'fidelitas' e 'ius'. Studi in onore di Luigi Labruna*, I, Napoli, 2007, 423 ss.; T. J. CHIUSI, *Diritto commerciale romano? Alcune osservazioni critiche*, in *'Fides'*, cit., 1025 ss.; M. D'ORTA, *Dalla morfogenesi alla struttura del diritto commerciale: imprenditorialità e diritto. L'esperienza di Roma antica*, in *'Fides'*, cit., 1593 ss.; P. CERAMI - A. DI PORTO - A. PETRUCCI, *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, Torino, 2010, *passim*.

[6] Così da ultimo S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 66 ss., nonché Luigi Garofalo, il quale, intervenendo nell'ambito del convegno *Mediterraneo. Un mare di diritti* tenutosi presso la Società Italiana di Storia del Diritto in data 26 e 27 novembre 2021, rilevava come l'ordinamento giuridico romano fosse ispirato, sotto questo aspetto, ad un principio di 'unità dogmatica' delle varie categorie utilizzate, indipendentemente dal settore specifico di riferimento.

[7] Si pensi, senza pretesa di completezza, all'approfondimento di aspetti quali: il regime della *contributio* alla luce della *Lex Rhodia de iactu*, la responsabilità *ex recepto*, il regime dell'*actio exercitoria*, la nave quale bene che forma oggetto di diritti reali, l'analisi del regime giuridico del lido del mare, i diritti di pesca, la repressione della pirateria, e via dicendo.

[8] Per quanto riguarda il trasporto a titolo gratuito, inquadrato cioè nel regime di figure giuridiche quali quella del comodato e del deposito, cfr. *infra* nelle note.

Il primo aspetto analizzato, dunque, attiene all'approfondimento delle regole di allocazione del rischio contrattuale[9] nell'ambito della *locatio conductio* marittima, figura di contratto cui era ricondotto il servizio di trasporto marittimo in quanto tale, tanto nei rapporti tra privati quanto in quello realizzato, come avviene nell'ambito degli approvvigionamenti annonari, per ragioni di pubblica utilità.

Sotto questo profilo, si rileva come, secondo l'orientamento della dottrina tradizionale, il discorso sull'allocazione del rischio segua coordinate che appaiono condizionate, oltre che dalla generale suddivisione della *locatio conductio* stessa nelle tre figure della *l.c. rei*, *operis*, *operarum*, affermatasi nella letteratura del XIX sec. e per lo più imperante in via tralatizia sino all'oggi, dalla cd. 'polarizzazione' serviana dei *vitia*, elaborata nel contesto agricolo, e certamente estesa via via dalla giurisprudenza anche ad altri campi, considerata da cospicua parte degli autori come criterio dirimente anche nella ripartizione del rischio in ambito nautico.

In verità, per le ragioni che verranno più compiutamente affrontate nel corso dell'esposizione, ambedue queste categorizzazioni generali appaiono in ultima analisi poco persuasive: anche dal raffronto comparatistico con la disciplina del trasporto marittimo vigente nel contesto, da un lato, della navigazione nilotica greco-egizia e, dall'altro, dell'attuale sistema di *Common Law* britannico, emerge come indicazioni più attendibili, in merito all'allocazione del *periculum*, possano essere tratte valorizzando più che altro l'*id quod actum est* del caso di specie, secondo una casistica alquanto più particolareggiata di quella sottesa alla spiegazione tradizionale del fenomeno.

Ma procediamo con ordine.

In merito alla tripartizione della *locatio conductio*, è anzitutto noto anche come tale paradigma sia riproposto anche nel contesto marittimo, che sarebbe dominato dalla fattispecie della *l.c. navis* (o *locorum navis/in nave*), rapportabile alla *l.c. rei* e, soprattutto, da quella della *l.c. mecium vehendarum* o *ad onus vehendum*, inquadrabile invece come *l.c. operis*. Ancora, rispetto a queste due articolazioni della locazione marittima, si sostiene che, se la prima dovette ricorrere presumibilmente solo nel campo, certamente limitato, dei rapporti *dominus navis - exercitor* (e, dunque, nelle sole ipotesi in cui quest'ultimo non fosse dotato di una propria imbarcazione, dovendola quindi prendere a nolo da un terzo), la seconda era invece quella più ricorrere nella prassi, corrispondendo ad uno schema nel quale il *dominus mercium - locator* consegnava i propri beni al *nauta - conductor* affinché quest'ultimo, con propria organizzazione di uomini e mezzi, effettuasse direttamente il trasporto delle mercanzie sino al porto di destinazione convenuto[10]. Come sarà

[9] Nozione, tuttavia, che secondo parte degli studiosi sarebbe stata totalmente estranea alle vedute dei giureconsulti romani: tale prospettazione, come verrà più ampiamente esplicato nel corso dell'indagine, non sembra tuttavia meritevole di accoglimento: cfr. *infra*.

[10] Sotto quest'ultimo riguardo, senza pretesa di completezza, è appena il caso di ricordare in questa sede come siano state ampiamente dipanate in dottrina, con riferimento alla *l.c. ad onus vehendum*, tematiche quali quella della responsabilità *ex recpeto* del *nauta* o della ripartizione delle perdite dovute a *iactus mercium* in caso di avaria alla stregua dei principi codificati nella *Lex*

esposto, tuttavia, ad un più attento esame delle fonti a nostra disposizione, si affaccia il dubbio che la teoria della tripartizione citata non colga appieno nel segno.

È questo, ad esempio, il caso della seconda parte di D. 14.2.10 pr., recante la nota di commento alla *regula* enunciata da Labeone nella prima parte del frammento (*periculum conductoris*), in cui Paolo asserisce che essa non valga nel caso in cui la mercede è computata sui beni *impositi* e inoltre, ciò che maggiormente rileva ai nostri fini, che in ipotesi di dubbio ermeneutico circa le modalità del calcolo (se sui beni *deportati* oppure sugli *impositi*), quest'ultima soluzione dovrà essere preferita di *default*, in quanto più favorevole al *nauta*.

A questo riguardo, per come viene tradizionalmente inteso, il passo citato affronterebbe la contrapposizione tra *l.c. mercium vehendarum* e *navis*, intendendo appunto che quest'ultima dovrà essere preferita da Paolo nell'interpretare i casi di incerta qualificazione poiché prevede un regime di maggiore favore per il trasportatore.

Ebbene, proprio tale lettura, a ben guardare, sembra porsi in contrasto con l'ulteriore dato già riportato, per cui il ricorso alla *l.c. navis* doveva rivestire in linea generale un carattere alquanto residuale; inoltre, dall'analisi complessiva del brano non pare porsi una differenza di qualificazione nelle parti, in senso professionale o meno, delle parti del contratto a seconda che la *vectura* sia corrisposta sugli *impostiti* oppure sui *deportati*.

Ne consegue che la *ratio* di tutela della posizione dell'armatore sottesa alla soluzione di Paolo deve essere rapportata, assai più probabilmente, a un modello negoziale che, pur connotato da un assetto di interessi meno gravoso per chi effettua il trasporto, esula cionondimeno dalla *l.c. navis/rei*.

La contrapposizione tra i due assetti di interessi individuati dal giureconsulto severiano, invece, può essere meglio intesa valorizzando, in una con gli ulteriori passi del Digesto rilevanti in tema di allocazione del rischio contrattuale, il contesto delle ναυλωτικαί greco-egizie relative alla navigazione nilotica e, dall'altro lato, i modelli negoziali consolidatisi, proprio a partire dalle fonti giuridiche romane, nell'ambito del diritto marittimo inglese moderno e contemporaneo[11].

Tale analisi comparatistica evidenzia, in sintesi, come indicazioni più attendibili, in merito all'allocazione del *periculum*, possano essere tratte valorizzando più che altro l'*id quod actum est* del caso di specie, secondo una casistica alquanto più particolareggiata di quella sottesa alla spiegazione tradizionale del fenomeno.

Ciò consente, al contempo, di ridurre l'ambito di rilevanza che normalmente viene riconosciuto in questa materia alla cd. 'polarizzazione serviana' dei *vitia*, essendo quest'ultimo un criterio valido di

Rhodia.

[11] Sul punto, cfr. *infra*.

ripartizione dei *pericula maris* in alcune tipologie di contratto di locazione marittima, ma non in quelle fattispecie in cui un peso dirimente sia assunto, come nell'ipotesi qui riportata, dalle modalità di calcolo della *vectura*.

Più in dettaglio, come sarà meglio illustrato, emerge come i diversi assetti di interessi rientranti nella *locatio conductio* marittima siano riconducibili quantomeno a quattro modelli essenziali, sulla base della testimonianza complessiva delle fonti in nostro possesso. Essi tracciano una linea crescente dei poteri sull'andamento della navigazione in capo al *dominus mercium* e, al tempo stesso, si legano a differenti regimi di allocazione del rischio tecnicamente inteso tra le parti.

Il primo, denominato come *locatio conductio navis*, coincide con la semplice concessione del bene 'nave' da parte del suo *dominus* all'armatore (*locatio rei*): è lo schema corrispondente alla moderna 'locazione della nave' da intendersi come *bareboat charter*, implicante la locazione del solo natante, e non anche dell'organizzazione imprenditoriale necessaria a trarne utilizzo, per cui ogni potere di direzione e controllo sull'andamento della navigazione è assunto in capo all'armatore-*conductor*; mentre esso non è mai attestato nell'ambito dei rapporti tra *dominus mercium* ed *exercitor*.

Il secondo viene anch'esso indicato come *locatio conductio navis*, ma intercorre nei rapporti tra *mercator* e armatore e corrisponde, in effetti, ad un assetto negoziale del tutto differente dal primo modello: si ha infatti che il trasportatore concede al proprietario delle merci l'utilizzo della nave e dell'equipaggio per un determinato di tempo convenuto tra le parti. Si tratta della tipologia di contratto nautico che, nel *Common law*, assume il nome di *time charter*. Ad esso può essere ricondotta in verità, per i motivi che si vedranno, anche la *locatio conductio locorum in nave*.

Il terzo paradigma è talora indicato come *locatio conductio navis*, ma facendo sempre anche ad uno specifico trasporto che deve essere effettuato, talaltra come *locatio mercium vehendarum*.

La prima denominazione pone l'accento sulla concessione, da parte del *nauta*, dell'uso della nave e del suo equipaggio; la specificazione del viaggio da compiersi e la seconda enfatizzano la circostanza per cui tale godimento è attribuito al *dominus mercium* non in relazione a un determinato arco temporale, ma in vista di uno o più specifici viaggi.

Ne deriva che l'attività del comandante e dell'equipaggio non si esaurisce nella semplice messa a disposizione di un determinato numero di giornate lavorative (*operae*), ma si configura come una prestazione professionale coordinata e organica, unitariamente concepita (*opus*). Questa forma di *locatio operis*, tuttavia, non implica un'estensione dell'obbligazione incombente sul trasportatore sino a comprendervi la consegna a destinazione delle merci. Essa si avvicina al moderno 'contratto di noleggio a viaggio' (*voyage charter*). E può anch'esso essere impiegato, come si è visto, per inquadrare la *locatio conductio locorum in nave*.

Il quarto assume sempre il *nomen* di *locatio mercium vehendarum*. In esso, l'armatore assume su di sé l'obbligo di condurre a destinazione i beni affidatigli, agendo però in completa autonomia circa il trasporto, al punto da non essere tenuto ad assicurare al *dominus mercium* l'utilizzo di una determinata imbarcazione in particolare. Esso viene modernamente chiamato 'contratto di trasporto'.

Per quanto riguarda i primi due modelli, i criteri di allocazione del rischio dovevano in effetti coincidere in sostanza con quelli elaborati nell'ambito della cd. 'polarizzazione' serviana: il locatore avrebbe sopportato i rischi che rendevano impossibile od ostacolavano notevolmente la sua prestazione, mentre il conduttore quelli che non avevano su di essa un impatto significativo.

Per quanto riguarda gli ultimi due modelli, invece, i principi assimilati dalla scienza giuridica romana, a partire dalle prassi negoziali invalse nei commerci mediterranei, comportano una semplificazione e, al tempo stesso, un irrigidimento della disciplina di allocazione dei rischi, sulla base delle modalità di calcolo della *vectura*, utili anche a distinguerli tra loro.

Più in dettaglio, ove essa sia corrisposta con riferimento ai beni caricati (*impositi*), si ricadrà nel terzo modello, e il *periculum* sarà posto a carico del *dominus mercium*; ove, invece, la dazione della mercede avvenga con riguardo ai beni giunti a destinazione (*deportati*), si ricadrà nel quarto, il quale prevede la sopportazione dei rischi in capo allo stesso trasportatore. Tale effetto si spiega, lo si anticipa sin d'ora, in ragione, non già della distinzione tra le obbligazioni 'di risultato' e 'di mezzi', quanto piuttosto di una differente configurazione del contenuto dell'obbligazione incombente sul *nauta* nell'una e nell'altra fattispecie: circoscritto alle operazioni di carico e, dunque, slegato dall'esito della navigazione oppure, nel secondo caso, esteso sino a ricomprendere il buon esito dell'operazione, ossia lo scarico delle merci salve nel porto di arrivo.

In seno agli ultimi due schemi negoziali, dunque, la ripartizione dei rischi, non meno che la stessa sussunzione delle fattispecie concrete nell'uno o l'altro assetto, appare governata primariamente dall'*id quod actum est* in merito alle modalità di computo del nolo, che paiono pertanto 'assorbire' ogni diverso criterio in merito, a cominciare dalla contrapposizione serviana[12].

Infine, come sarà posto in luce soprattutto muovendo dall'analisi di Pap. 8 *quaest.* D. 19.5.1.1, l'identificazione del modello di *locatio conductio* concretamente voluto e posto in essere dalle parti, necessaria ai fini della tutela processuale del rapporto, non doveva apparire in concreto un'operazione semplice nella totalità dei casi. A fronte di situazioni di questo genere, la soluzione individuata dai *prudentes*

[12] Che, però, anche nella terza e nella quarta tipologia di *locatio conductio* marittima, questa logica di fondo non sia in definitiva totalmente obliterata è dimostrato dai casi in cui si prospetta un aumento imprevedibile della prestazione incombente sul trasportatore: in tale evenienza, come dimostrato dall'analisi di Lab. 5 *post. a Iav. epit.* D. 19.2.60.8 e Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.7, la *vectura* deve essere adattata alle circostanze, non diversamente da quanto accadeva nella *locatio* cd. *rei.*

a partire da Labeone è quella di fare ricorso ad *actiones civiles in factum*, probabilmente decretali (perlomeno al tempo in cui il giureconsulto augusteo scrive), ma costruite come *agere praescriptis verbis*.

Questo intervento della giurisprudenza, accordando di fatto tutela alla parte interessata indipendentemente, all'occorrenza, dalla sua qualificazione formale quale *locator* oppure *conductor*, pare accrescere ulteriormente, in definitiva, il ruolo dell'autonomia privata in ambito marittimo, inducendo a ridimensionare quello attribuito invece, nella mole di studi dedicati anche di recente al tema, a paradigmi concettuali generali, rigidamente intesi, come quelli discendenti dalla teoria della tripartizione della *locatio conductio* o dalla polarizzazione serviana.

Un ulteriore scopo della presente ricerca, come anticipato in apertura, è quello di prendere in esame la portata della clausola secondo cui il trasporto per fini di pubblica utilità avviene *publico periculo*, per comprendere, tenuta a mente l'ampiezza semantica assunta dal termine *periculum* nelle fonti giuridiche romane, se essa sia riferibile, oltre che al rischio contrattuale in senso tecnico, anche alla responsabilità o addirittura ad ulteriori aspetti. L'interrogativo è sollecitato in particolare prendendo in considerazione, oltre ai passi del Digesto, anche le testimonianze che attestano l'operatività della clausola in discorso nell'ambito delle costituzioni imperiali, per lo più conservate all'interno del Codice Teodosiano, che si occupano della repressione dei *falsa naufragia*. Il lessico impiegato in tale contesto, infatti, nella sua genericità pare a prima vista esulare dalla tematica del rischio in senso tecnico, ossia della spettanza o meno della mercede al *navicularius* a fronte della mancata attuazione, per causa non imputabile al medesimo, dell'obbligo contrattuale di trasporto delle *species annonariae* contratto con gli uffici dell'amministrazione imperiale.

Nell'ultima parte del lavoro, volgendo lo sguardo alla figura giuridica della *pecunia traiecticia*, connotata dal trasporto oltremare di denaro concesso a mutuo, o di merci acquistate per il tramite di esso, con assunzione del rischio della navigazione in capo al sovventore, si prenderà posizione in merito alla natura giuridica dello stesso *periculum creditoris*, oltre che sulle ulteriori questioni problematiche, ancor oggi dibattute in dottrina, costituite dall'individuazione dei mezzi di tutela esperibili dal *creditor pecuniae traiecticiae* e dalla collocazione del prestito marittimo all'interno del sistema contrattuale romano.

2. *Premesse metodologiche della ricerca.*

Le considerazioni svolte sin qui impongono alcune precisazioni preliminari in ordine all'impostazione metodologica seguita nel presente lavoro.

Anzitutto, l'indagine muove dalla consapevolezza della peculiare natura delle fonti giuridiche romane relative ai traffici marittimi, le quali, lungi dal restituire un sistema normativo unitario e

rigidamente organizzato, documentano piuttosto l'elaborazione progressiva, da parte della giurisprudenza e della prassi negoziale, non meno che della legislazione imperiale, di soluzioni casistiche modellate sulle concrete esigenze della navigazione e del commercio mediterraneo. Ne consegue che l'analisi delle testimonianze non può essere condotta assumendo aprioristicamente categorie sistematiche moderne o schemi ricostruttivi rigidamente tipologici, ma richiede, al contrario, una costante attenzione all'assetto di interessi concretamente perseguito dalle parti e alla funzione economico-sociale delle operazioni di volta in volta considerate.

Sotto questo profilo, si è ritenuto opportuno privilegiare un approccio esegetico fondato sull'esame congiunto delle fonti giurisprudenziali, letterarie, papirologiche ed epigrafiche rilevanti, valorizzandone anzitutto il contesto storico e applicativo.

In particolare, la ricostruzione dei modelli negoziali riconducibili alla locatio conductio marittima viene qui affrontata non già nella prospettiva di una classificazione astratta delle fattispecie, quanto piuttosto nel tentativo di individuare i criteri concretamente impiegati dai *prudentes* ai fini della disciplina dell'allocazione del *periculum* e della tutela processuale dei rapporti, muovendo da un approccio casistico.

In tale direzione, un ruolo centrale assume inoltre il ricorso al metodo comparatistico, impiegato tuttavia non già in funzione meramente analogica o descrittiva, bensì quale strumento euristico utile a mettere in luce continuità funzionali e differenze strutturali tra esperienze giuridiche accomunate dall'esigenza di regolare il rischio della navigazione. Il raffronto con la documentazione greco-egizia relativa ai traffici nilotici e, sotto diverso versante, con gli istituti consolidatisi nel diritto marittimo inglese moderno e contemporaneo, non è pertanto volto a prospettare improprie derivazioni storiche o sovrapposizioni concettuali, ma piuttosto a verificare la tenuta interpretativa delle categorie elaborate dalla dottrina romanistica e a cogliere, con maggiore precisione, la logica economico-giuridica sottesa alle soluzioni emergenti dalle fonti romane.

Parimenti, l'indagine si propone di mantenere costantemente distinti, pur nella loro inevitabile interrelazione, il piano dell'allocazione del rischio contrattuale in senso tecnico, quello della responsabilità per inadempimento e quello della tutela processuale accordata ai contraenti: una simile distinzione appare infatti necessaria al fine di evitare improprie sovrapposizioni concettuali.

Infine, occorre precisare come il presente lavoro si collochi consapevolmente in una prospettiva volta a ridimensionare la portata esplicativa di paradigmi ricostruttivi tradizionalmente impiegati dalla dottrina (quali, ad esempio, la tripartizione della *locatio conductio* e la cd. polarizzazione serviana dei *vitia*), laddove essi si rivelino insufficienti a dar conto della varietà delle soluzioni emergenti dalle fonti. In luogo di una lettura rigidamente sistematica, si è infatti preferito valorizzare la dimensione dinamica e casistica propria della *scientia iuris* romana, nella convinzione che proprio tale elasticità rappresenti uno degli

elementi essenziali attraverso cui l'esperienza giuridica romana riuscì ad assorbire entro i propri schemi concettuali le esigenze dei traffici marittimi mediterranei.

CAPITOLO I

La disciplina del rischio contrattuale nella 'locatio conductio' marittima romana.

1. Introduzione.

Il trasporto per via d'acqua, presso i Romani, non assume la fisionomia di un tipo contrattuale a sé stante[13]. Al contrario, se realizzato a titolo oneroso[14], esso viene generalmente ricondotto, secondo un'impostazione che appare consolidata già in epoca medio-tardo repubblicana, entro gli schemi della *locatio conductio*[15].

[13] Così in tempi recenti S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 86 ss., alla cui efficace sintesi mi permetto di rinviare, trattandosi di un dato pressocché incontroverso nella letteratura. Lo stesso, peraltro, può dirsi anche con riguardo al trasporto terrestre: cfr. EAD., *'Mare'*, cit., 86.

[14] Per quanto riguarda invece il trasporto a titolo gratuito, le fonti conservate nel Digesto ne attestano la riconducibilità soprattutto alla figura del deposito (Ulp. 14 *ad ed.* D. 4.9.3.1; Ulp. 30 *ad ed.* D. 16.3.12; Paul. 22 *ad ed.* D. 4.9.6 pr., che però vi accennano soltanto in via incidentale), del comodato (Gai. 9 *ad ed. prov.* D. 13.6.18 pr.; Gai. 2 *aur.* D. 44.7.1.4) e del mandato (Paul. 32 *ad ed.* D. 17.1.26.6). Rispetto a tali assetti contrattuali, non diversamente che nel contesto terrestre, la riflessione dei *prudentes* appare orientata, in primo luogo, a definire il campo di responsabilità del *nauta*, unico legittimato passivo dell'*actio directa*, alla stregua del canone generale dell'*utilitas contrahentium*; nonché a risolvere ulteriori questioni specifiche inerenti a ciascuno di essi. Così, in merito al primo, in D. 4.9.3.1 Ulpiano, discutendo dell'opportunità della clausola dell'editto del pretore che appresta tutela al *receptum*, si limita a ricordare sulla scia di Pomponio come, in caso di deposito, il vettore risponderà dell'eventuale esito infausto della spedizione solo per *dolus*, laddove invece il *nauta-conductor* è di regola tenuto a *culpam praestare* (*et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat praestatur*). Ancora, in D. 16.3.12 pr., è lo stesso Pomponio ad argomentare l'opportunità stringente di addossare i costi economici della spedizione realizzata sotto forma di contratto di deposito al depositante, a esclusivo o comunque preponderante vantaggio del quale il contratto è stato concluso (e ciò anche ove il deposito del caso di specie fosse da intendersi come irregolare, come sostenuto da F. PULITANÓ, *'De eo quod certo loco'. Studi sul luogo convenzionale dell'adempimento nel diritto romano*, Milano, 2009, 307 ss.: cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 90 s.). Con riferimento al comodato, Gaio in D. 13.6.18 pr. affronta il tema dell'invocabilità dei limiti di responsabilità del comodatario, normalmente tenuto per *custodia* ma esonerabile a fronte dell'intervento di una *vis maior* (come confermato anche dall'autore delle *Res cottidianae* secondo quanto tramandato in D. 44.7.1.4), nel caso in cui questi abbia violato i limiti posti dal contratto. Nello specifico, il frammento si riferisce alla posizione di un soggetto il quale, avendo ricevuto in comodato delle argenterie per l'organizzazione di un banchetto, decide di portarle con sé per mare nonostante l'opposizione del proprietario; la nave sulla quale viaggiava, tuttavia, viene razziata dai predoni, con conseguente inesorabile perdita pure della *res comodata*. Ci si chiede pertanto se il *dominus* delle suppellettili possa agire, esperendo l'*actio comodati* contro di lui. La soluzione, proprio a causa del suo comportamento illecito e contrario a buona fede, è di segno sfavorevole al comodatario (sul passo, oltre a S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 181 ss., cfr. C. PELLOSO, *'Custodia', 'receptum' e responsabilità contrattuale. Una rilettura dei dogmi civilistici alla luce del metodo casistico romano*, in *Sem. Compl.*, XXIX, 2016, 280 s., nt. 25 nonché, per ulteriore rassegna di bibliografia, A. MILAZZO, *Il contratto di comodato. Modelli romani e disciplina moderna*, Torino, 2018, 167, nt. 17 e 262, nt. 94). In relazione al mandato, il parere di Paolo riversato in D. 17.1.26.6 costituisce un'eccezione alla regola generale secondo la quale il mandatario avrebbe diritto al ristoro delle spese sostenute e delle perdite sofferte in esecuzione del contratto. Il giurista severiano afferma infatti che, laddove il mandatario abbia subito un detrimento patrimoniale in conseguenza di un naufragio o di un attacco dei pirati, benché sia incorso in tali eventi per ottemperare ai propri obblighi contrattuali, nulla gli sia dovuto dal mandante. Ciò in quanto tali avvenimenti, non discendenti dal negozio, sono invece imputabili al caso (*haec magis casibus quam mandato imputari*) e risulterebbe pertanto ingiusto che la controparte fosse chiamata a risponderne (così *ex aliis* F.M. DE ROBERTIS, *La responsabilità contrattuale nel sistema della Grande Compilazione*, II, Bari, 1982, 749; S. RANDAZZO, *'Mandare'. Radici della doverosità e percorsi consensualistici nell'evoluzione del mandato romano*, Milano, 2005, 258; A. TARWACKA, *Romans and Pirates. Legal Perpsective*, Warszawa, 2009, 151; A. WACKE, *La disciplina del rischio nelle attività negoziali*, in *Affari, finanza e diritto nei primi due secoli dell'impero. Atti del convegno di diritto romano [Copanello, 5-8 giugno 2004]*, a cura di F. Milazzo, Milano, 2021, 145 s.). La conservazione di una simile presa di posizione nel Digesto conduce a supporre, in verità, una sostanziale residualità nel ricorso al mandato per la gestione di affari che richiedano un imbarco (come opportunamente osservato in dottrina: cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 185 e nt. 136).

[15] Cfr. per tutti R. FIORI, *Forme e regole dei contratti di trasporto marittimo in diritto romano*, in *Rivista del diritto della navigazione*, XXXIX.1, 2010, 150 ss., nonché S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 97 ss. (con letteratura ivi citata).

Questo negozio, emerso dalla sua 'preistoria' giuridica come contratto consensuale *iuris gentium* intorno al II sec. a.C.[16], si contraddistingue per la ricomprensione, entro il proprio perimetro concettuale, delineato dall'applicabilità delle *actiones locati* e *conducti* nel processo formulare, di svariati assetti di interessi particolari, suscettibili tuttavia di essere inquadrati, in ultima analisi, come varie ipotesi di scambio di una *merces* contro la prestazione di un *uti fru* [17].

[16] Tale passaggio è delineato, quanto alla panoramica delle fonti disponibili, *in primis* dai cd. 'formulari catoniani', sui quali mi permetto di rinviare per tutti a R. FIORI, *La definizione della 'locatio conductio'. Giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, Napoli, 1999, 24 ss. (con ampia revisione della dottrina). A ciò si aggiunga che, a differenza di quanto si registra storicamente rispetto alla genesi di altre fattispecie contrattuali, il perimetro concettuale di riferimento per la locazione può dirsi consolidato, quantomeno nella sua essenza, alquanto precocemente, ossia già in età tardo-repubblicana. Come infatti scrive L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'. Una storia tra logiche di sistema e autorità della norma*, Napoli, 2005, 3: «… sono soprattutto le generazioni di giuristi tardo-repubblicani ad essersi impegnate nella riflessione su questa figura di contratto. La percentuale dei testi riferiti ad Alfeno e a Labeone eccede certamente i rapporti ordinari che incontriamo nel Digesto, quasi che, sulla locazione degli immobili, gran parte del lavoro fosse stato compiuto già alla fine della Repubblica: quando in altri importanti settori si era ancora all'inizio di una strada che sarebbe giunta sino alle grandi sistemazioni di Ulpiano e di Paolo, più di due secoli dopo». Ma cfr. anche ID., *'Remissio mercedis'*, cit., 3 s. nt. 1.

[17] L'individuazione del *quid proprium essentiae* tipico della *locatio conductio* nell'ambito del sistema contrattuale romano nello scambio sinallagmatico tra la 'mercede' corrisposta da una parte e l'*uti frui* prestato dall'altra (quest'ultimo da intendersi ora come *res* in concreto concessa alla possibilità di sfruttamento altrui ora come *opera* in senso di giornata lavorativa spesa a vantaggio della controparte) emerge nitidamente nell'ambito dei *responsa* riconducibili alla scuola di Servio Sulpicio Rufo, per poi transitare, apparendo nel frattempo via via riconfermata, sino alle enunciazioni dell'ultima giurisprudenza classica. Particolarmente significativa a questo proposito è la testimonianza offerta da Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2 (su cui cfr. *infra*), recante menzione di un parere dello stesso Servio, inquadrabile nella prospettiva dell'eventuale esperibilità dell'*actio conducti* da parte del colono di un fondo laddove l'*uti frui* dello stesso risulti nei fatti precluso: sottesa alla problematica affrontata nel passo è dunque, evidentemente, proprio la relazione di scambio summenzionata (cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 80 ss. soprattutto 84; 286 s.; 293 nt. 39). La medesima considerazione può essere replicata anche rispetto ad altri responsi serviani che si legano al primo: Alf. 2 *dig.* D. 19.2.27 pr.-1; Alf. 3 *dig. a Paulo epit.* D. 19.2.30; Afr. 8 *quaest.* D. 19.2.35 pr.; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.1 (così R. FIORI, *La definizione*, cit., 98 ss.). Quanto all'assimilazione delle *operae* alle *res* quali oggetto dell'*uti frui*, è su di essa che si basa la risoluzione di Alf. 4 *dig.* D. 40.7.14 pr., ancora una volta riferibile a Servio (su cui cfr. F. HORAK, *'Rationes decidendi'. Entscheidungsbegrüindungen bei den alteren römischen Juristen bis Labeo*, Innsbruck, 1969, 265; R. FIORI, *La definizione*, cit., 115 ss. e letteratura ivi citata). Peraltro, si tratta di un risultato dato per acquisito, a quanto sembra pacificamente (cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 172 ss.), anche dalla *scientia iuris* posteriore (Ulp. 17 *ad Sab.* D. 7.8.12.6; Lab. 6 *pih. a Paulo epit.* D. 6.1.79). Tutto ciò appare poi confermato, e anzi a maggior ragione, dalle attestazioni della giurisprudenza in merito alla *locatio* cd. *operis*, comportante l'assunzione di un'obbligazione 'di risultato' in capo al conduttore: riconoscono infatti per lo più i *prudentes* (cfr. Alf. 3 *dig. a Paulo epit.* D. 19.2.30.3; Gai 3.147; Gai. 2 *rer. cott.* D. 19.2.2.1; Pomp. 9 *ad Q. Muc.* D. 34.2.34 pr.; Paul. 34 *ad ed.* D. 19.2.22.2; Iav. 11 *epist.* D. 19.2.51.1; Inst. 3.24.4) che la mercede in questi casi è comunque dovuta '*pro opera*', ossia in ragione dell'attività prestata dal conduttore stesso. Non solo. Sappiamo infatti anche che, sin dalla fine del II sec. a.C. (età cui risale la produzione di Elio Gallo, cui si deve la più risalente testimonianza della *locatio conductio* presente nel Digesto: Gai. 6 *ad l. XII tab.* D. 22.1.19 pr.), la stessa mercede appare in ultima analisi riconducibile a propria volta entro il concetto di *frui* (come confermato da altre fonti giuridiche che si spingono sino all'età tardo-classica: cfr. Pap. 6 *quaest.* D. 6.1.62 pr.; Pap. 6 *quaest.* D. 12.6.55; Ulp. 15 *ad ed.* D. 5.3.29; Ulp. 21 *ad Sab.* D. 30.39.1; Pap. 9 *resp.* D. 36.1.60.5; Paul. 17 *ad Plaut.* D. 12.6.65.7; Ulp. 61 *ad ed.* D. 42.5.8.2; Ulp. l *ad ed. aedil. curul.* D. 21.1.23.9; Marcian. *ad form. hypoth.* D. 20.1.11.1; sul punto, cfr. inoltre M. BRETONE, *La nozione romana di usufrutto*, I, *Dalle origini a Diocleziano*, Napoli, 1962, 43 ss. nonché R. FIORI, *La definizione*, cit., 45 ss.). Ecco che allora il sinallagma *merces - uti frui* può ben essere riguardato, in definitiva, come uno 'scambio di godimento', connotato però dalla necessaria caratterizzazione in termini di 'mercede', monetariamente intesa (ma secondo R. FIORI, *La definizione*, cit., 238 ss., tale ultimo tratto dovette apparire non scontato sino a tutta l'età classica, risultando invece per certo imprescindibile in diritto giustinianeo: cfr. Theoph. *paraphr.* 3.24.2), di una delle due prestazioni originate dal contratto. Questa specificazione emerge dall'esigenza, in particolare, di distinguere tra loro le parti contrattuali (specularmente all'impostazione in definitiva prevalente, cioè quella proculeiana, nell'ambito del dibattito sulla funzione del prezzo nella compravendita) e, dunque, pure a quella di delimitare 'perimetralmente' (cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 228 ss.) l'assetto negoziale corrispondente alla locazione-conduzione rispetto ad altri ulteriori, pur sempre ascrivibili ad uno 'scambio di godimento' ma inquadrabili in una veste giuridica diversa, quella dei *nova negotia* (cfr. Gai 3.143-44; Afr. 8 *quaest.* D. 19.2.35 pr.; Ulp. 32 *ad ed.* D. 10.3.23; Gai. 10 *ad ed. prov.* D. 19.5.22; Gai. 10 *ad ed. prov.* D. 19.5.25 pr.).

«Unitaria e 'tipica' sotto il profilo dell'azione»[18], la *locatio conductio* viene suddivisa così tradizionalmente, sul piano sostanziale, in tre distinte articolazioni funzionali: *locatio conductio* cd. *rei*, *operis*, *operarum*[19].

La prima corrisponde all'ipotesi in cui una parte contrattuale (locatore) metta a disposizione dell'altra (conduttore), la quale risulta tenuta pertanto al pagamento della mercede, una determinata cosa, mobile o immobile, perché sia da quest'ultima utilizzata per un periodo di tempo predeterminato.

La seconda, invece, alla fattispecie in cui il locatore affidi una determinata cosa al conduttore perché questi esplichi, ricevendo in cambio la mercede dalla controparte, una data attività professionale in ordine alla *res* medesima, assumendo su di sé un'obbligazione per lo più inquadrata come 'di risultato'.

La terza, infine, al caso in cui taluno (locatore) presti le proprie *operae* (intese come segmenti temporali, solitamente giornate lavorative) all'altro (conduttore), risultandone proporzionalmente retribuito a titolo di mercede e obbligato in termini 'di mezzi'[20].

Questa suddivisione tralatizia viene solitamente riproposta, tenuto conto di alcune peculiarità[21], anche nel contesto 'nautico': il panorama complessivo dei trasporti marittimi sarebbe infatti riconducibile essenzialmente allo schema della *locatio rei* (nella forma della *locatio* cd. *navis* o *locis/locorum in nave*, a seconda che l'oggetto del contratto risulti individuato o nella nave nella sua interezza o in alcuni scompartimenti, locali o parti di essa) o in quello della *locatio operis* laddove l'una parte (*dominus mercium*) affidava all'altra (*nauta*[22]) direttamente le merci da trasportare a destinazione, con organizzazione di uomini e mezzi a carico di quest'ultima (*locatio mercium vehendarum* o *ad onus vehendum*).

---

[18] S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 97; nonché EAD., *Perdita del carico e diritto al nolo: considerazioni in tema di 'locatio conductio mercium vehendarum'*, in *Archivio giuridico Filippo Serafini*, II, 2023, 833.

[19] Cfr. *ex multis* G. IMPALLOMENI, voce *Locazione (diritto romano)*, in *Dig. disc. priv. - Sez. civ.*, Torino, 1994, 89 ss. La materia della *locatio conductio* si trova universalmente affrontata in questa triplice veste anche nella manualistica (per tutti, cfr. A. BURDESE, *Manuale di diritto privato romano*, Torino, 1993, 465 ss.).

[20] Sul superamento della dicotomia tradizionale, tra obbligazione 'di mezzi' e 'di risultato', cfr. *infra*.

[21] Tra le quali si annovera *in primis* la peculiare denominazione assunta dalla mercede nell'ambito marittimo, ora come *naulum* a designare, con terminologia mutuata dal greco, il compenso corrisposto a chi faccia in generale un servizio di trasporto, ora come *vectura* per indicare nello specifico la remunerazione dell'attività di trasporto realizzata via mare (su questi rilievi cfr. L.R. MÉNAGER, *'Naulum' et 'receptum rem salvam fore'. Contribution à l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports marittime en droit romain*, in *RHD*, XXXVII, 1960, 183; J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris, 1966, 361 ss.; L. DE SALVO, *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I 'corpora naviculariorum'*, Messina, 1992, 113, nt. 225, 321 ss., 346; D. GAURIER, *Le droit maritime romain*, Rennes, 2004, 61). Ancora, nel contesto nautico sarebbe, secondo l'impostazione ampiamente maggioritaria (cfr. per brevità R. FIORI, *Forme e regole*, cit., *passim* ma soprattutto 158 e nt. 29, nonché *infra*), del tutto residuale, per non dire trascurabile, il ruolo giocato dalla *locatio conductio operarum*, se non per inquadrare il lavoro 'subordinato' svolto a bordo dagli equipaggi (sul punto, cfr. Paul. 22 *ad ed.* D. 4.9.6.4; Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.7; sul tema, mi rimetto sinteticamente a quanto osservato da F.M. DE ROBERTIS, *I rapporti di lavoro nel diritto romano*, Milano, 1946, *passim* ma soprattutto 122 ss.; M. CASOLA, *L'equipaggio delle navi nell'antico Mediterraneo: reclutamento e disciplina*, in *Annali del Dipartimento Jonico*, IV, 2016, *passim* ma soprattutto 104 ss.; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 86).

[22] Sulle figure professionali coinvolte nell'esercizio dell'impresa di navigazione, v. gli studi di A. GUARINO, *'Magister navis' e 'gubernator navis'*, in *Labeo*, XI, 1965, *passim*; C.M. MOSCHETTI, *'Gubernare navem, gubernare rem publicam'*, Milano, 1966, 13 ss.; M. CASOLA, *L'equipaggio*, cit., *passim*; D. GAURIER, *Le droit*, cit., 33 ss., 49 ss., 57 ss. Pur potendo riunirsi due o più di queste qualifiche nella medesima persona fisica, a seconda del grado di complessità dell'organizzazione imprenditoriale (sul punto, v. *ex aliis* le considerazioni di G. PURPURA, *Studi romanistici sul diritto commerciale marittimo*, Soveria Mannelli, 1997, 190 e nt. 281),

Tra i due modelli, poi, sarebbe stato soprattutto il secondo a ricorrere nella prassi[23], in quanto maggiormente funzionale a garantire il buon esito dell'operazione (anche per il fatto di prevedere una obbligazione 'di risultato' in capo al *nauta*), salvo ammettersi il ricorso pratico, statisticamente affatto trascurabile, a complesse fattispecie di regolazione negoziale che fondevano concretamente profili riconducibili ad entrambi[24].

L'una e l'altra figura, infatti, a seconda anche della caratterizzazione in senso professionale o meno delle parti coinvolte (come, ad esempio, del conduttore della *locatio navis*[25]), potevano arrecare vantaggi quali: l'allocazione del *periculum* in capo al *nauta* (nella *locatio mercium vehendarum*) oppure il potere di scelta dell'imbarcazione da utilizzare, nonché dell'equipaggio, e di direzione della navigazione (nella *locatio rei* della nave o di suoi scomparti)[26]. Vantaggi che, a seconda del caso di specie, ben potevano apparire come cumulabili agli occhi dei giuristi romani.

---

le fonti distinguono tra: *dominus navis*, *exercitor*, *magister*, *gubernator*. La prima figura, non avente di per sé una vera e propria connotazione in senso professionale, indica il proprietario dell'imbarcazione utilizzata per il trasporto. Essa non si sovrapponeva concettualmente con quella del titolare dell'impresa di navigazione (*exercitio*, equipollente a *negotiatio* nel commercio terrestre tanto quanto la *navis* lo è alla *taberna instructa*: cfr. F. SERRAO, *Impresa e responsabilità a Roma nell'età commerciale*, Pisa, 2002, 21 ss.; v. anche A.M. GIOMARO, *Dall''instruere' all''instrumentum' e viceversa nell'economia della Roma antica*, in *Studi urb.*, LXII, 2011, *passim*), ossia l'armatore o *exercitor*, al quale erano in definitiva imputabili i profitti scaturenti dagli affari e contro cui, anche per questo motivo, era data l'*actio exercitoria* (Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1 pr.). Ai rapporti tra *dominus navis* ed *exercitor* fa senz'altro riferimento un passo come Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.15, il quale si riferisce allo 'sfruttamento' realizzato dal secondo della nave concessagli in locazione dal primo soggetto (sul punto, cfr. *infra*). Il *magister navis* viene tralatiziamente indicato come 'capitano', mentre il *gubernator* come 'timoniere'. In verità, il più accurato esame della questione condotto dalla dottrina (a partire da quella già citata) ha evidenziato come questa traduzione sia alquanto inesatta. Piuttosto, il *magister navis* è colui il quale assume la direzione della nave dal punto di vista commerciale, decidendo la rotta (ove non già definita dall'*exercitor*) e assumendo ogni decisione ritenuta necessaria ai fini di assicurare il buon esito degli affari geriti per conto dell'armatore; è in questa veste che egli contratta con i terzi ed è in relazione a questa attività che viene concessa a questi ultimi l'*actio exercitoria*. Tutto ciò, secondo l'impostazione qui accolta, è riassunto nel concetto di '*cura*' della nave cui fa riferimento Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.1: *Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est*. Il *gubernator navis*, invece, ove presente come figura distinta dal *magister*, è chi si occupa del 'governo' dell'imbarcazione sotto il profilo tecnico (non necessariamente però il nostro 'timoniere'), il professionista incaricato delle manovre necessarie ad evitare un infausto evento della navigazione a fronte delle insidie del mare. La sua presenza, a questo proposito, si rileva indispensabile ove ci si trovi in situazioni di acclarata difficoltà sotto il profilo tecnico, tanto che il suo mancato ingaggio esiterebbe in una fattispecie di *culpa* del *magister* stesso; ne abbiamo testimonianza, in particolare, rispetto alla delicata operazione di '*immissio in flumine*' (cfr. Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.13.1, su cui mi rimetto da ultimo allo studio di S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 105 ss., ma v. pure *infra*; da porre in relazione anche con il tema del *iactus mercium*, sul quale cfr. *infra* nelle note: Call. 2 *quaest.* D. 14.2.4 pr.). Mentre il *magister navis* è figura autenticamente romana, il *gubernator* deriva invece, come chiaramente desumibile anche a livello linguistico, dal mondo greco (C.M. MOSCHETTI, *'Gubernare navem'*, cit., 13 ss., 29 ss. con letteratura e fonti ivi citati). Sappiamo, infine, che il contratto di 'prestazioni lavorative' (con l'*exercitor* nel caso del magister, con l'uno o l'altro di questi ultimi da parte del *gubernator*) era inquadrato come *locatio conductio operis* (per tutti, M. CASOLA, *L'equipaggio*, cit., 104, 117). Sulle associazioni professionali di armatori, i cd. *corpora naviculariorum*, cfr. *infra*.

[23] Così per tutti S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 112 ss.; ma v. anche EAD., *Perdita del carico*, cit., 836: «… la scelta di limitare l'oggetto dello studio deriva dal fatto che i *prudentes* – come ben documentano i *Digesta* – guardino soprattutto alla locazione *ad merces vehendas*, quando discutono dei problemi relativi all'aspetto oggettivo della mancata realizzazione della causa sinallagmatica», da cui si deduce ancora una volta, indirettamente, l'assoluta preminenza del modello riconducibile tradizionalmente alla *locatio conductio operis*.

[24] Cfr. *infra*.

[25] Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.15, su cui cfr. P.J. DU PLESSIS, *Letting and Hiring in Roman Legal Thought: 27 BCE - 284 CE*, Leiden - Boston, 2012, 85 s. e nt. 1; nonché *infra*.

[26] Tra gli ultimi contributi in materia, v. l'impostazione data al tema da R. FIORI, *L'allocazione del rischio nei contratti relativi al trasporto*, in *Diritto romano e economia. Due modi di pensare e organizzare il mondo (nei primi tre secoli dell'Impero)*, a cura di E. Lo Cascio e D. Mantovani, Pavia, 2018, 518 s., 531 ss. e soprattutto 559 ss., sulla quale ci soffermeremo diffusamente.

Tra i diversi aspetti evocati, è quello inerente all'investigazione delle regole di ripartizione del *periculum maris* tra le parti del contratto, riguardate alla luce della *ratio decidendi* applicata di volta in volta a risolvere i casi dubbi dai *prudentes*, a rivestire primario interesse nell'ambito del presente studio. In questo senso, il campo d'indagine può intendersi così delimitato: in primo luogo, mediante la chiarificazione della nozione di '*periculum*', tra le varie possibili, che viene qui considerata; *in secundis*, interrogandosi circa la persistenza della validità della tripartizione tradizionale quale strumento ermeneutico idoneo a cogliere le logiche di fondo seguite dalla giurisprudenza romana con riguardo alla tematica approfondita.

2. Il *periculum maris* come rischio contrattuale in senso tecnico.

Nell'ambito delle fonti giuridiche romane, non soltanto tra quelle inerenti all'ambito dei commerci marittimi, il termine *periculum* è impiegato ampiamente, a designare una pluralità di situazioni differenti che, accomunate sul piano fenomenico-descrittivo, spaziano, in base alle categorie dell'odierna dogmatica, dal tema della responsabilità a quello dell'allocazione del rischio contrattuale in senso stretto[27].

Tale mosaico concettuale appare poi ulteriormente diversificato proprio nel contesto nautico, incentrato sull'idea del *periculm maris*[28] e della sua disciplina, ove esso viene ad indicare, oltre alle fattispecie

[27] Cfr. *ex aliis* J. MIQUEL, *'Periculum locatoris'*, in *ZZS*, LXXXI, 1964, 134 ss.; G. MACCORMACK, *'Periculum'*, in *ZZS*, XCVI, 1979, 129 ss.; ID., *Further on 'Periculum'*, in *BIDR*, LXXXII, 1979, 11 ss.; L. 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 M. Talamanca*, VIII, Napoli, 2001, 250 ss.

[28] Tale espressione assume notevole risonanza nelle fonti per indicare, in termini onnicomprensivi sul piano descrittivo, quell'insieme di rischi specifici che la comune esperienza riconnette all'attività di navigazione, intrinsecamente 'pericolosa' per gli Antichi. Sul punto, mi limito a ricordare, tra i contributi più recenti, l'ampio *excursus* tracciato da S. GALEOTTI, *'Exitio'*, cit., *passim*.

summenzionate, almeno anche: il regime di sopportazione delle perdite del carico o dell'imbarcazione[29] e il rischio imprenditoriale dell'una o dell'altra parte del contratto[30].

Tra queste varie accezioni, è sull'allocazione del 'rischio contrattuale' in senso tecnico che intendo concentrare gli sforzi: ossia, sulle «regole di distribuzione della mancata o ridotta utilità proveniente dal contratto qualora un evento imprevisto non imputabile ad alcuno dei contraenti interferisca con le loro prestazioni, rendendole più onerose per una parte o meno vantaggiose per l'altra»[31]. In particolare, si tratta di verificare se, a fronte dell'inattuazione per causa a lui non imputabile del trasporto via mare dei beni affidatigli, il *nauta* mantenga o meno il diritto a trattenere la mercede pattuita e sulla base di quale motivazione venga accordata nei frammenti che verranno analizzati l'una o l'altra soluzione.

Questa prospettiva differisce, in tutta evidenza, da quella della ripartizione delle perdite dovute a uno *iactus mercium*, effettuato per evitare l'avaria dell'imbarcazione o il naufragio, in base ai principi della *lex Rhodia*. Benché realizzata mediante gli strumenti della *locatio conductio*[32], quest'ultima mira infatti non tanto ad allocare tra le parti il rischio tecnicamente inteso, quanto piuttosto, sfruttando il rapporto esistente tra il *nauta* e ciascuno dei passeggeri, a realizzare tra i locatori una sorta di *societas* involontaria basata sull'*aequitas* per ripartire tra tutti *pro quota* la perdita subita dal *dominus* delle merci gettate in mare[33].

Si tratta soprattutto, secondo l'impostazione qui accolta[34], di questione ben diversa dalla responsabilità contrattuale: in questo secondo caso, a fronte, per non dire in risposta, a un inadempimento

---

[29] Si tratta del regime del cd. *iactus mercium*, ispirato ad un principio di ripartizione delle perdite in caso di avaria contenuto nella *lex Rhodia* ma attuato sul piano tecnico-giuridico mediante gli strumenti della *locatio conductio*. Sul tema cfr., quanto alle fonti, soprattutto: Paul. 2 *sent.* D. 14.2.1; Paul. 34 *ad ed.* D. 14.2.2 pr.-2; Paul. 34 *ad ed.* D. 14.2.2.4-5; Pap. 19 *resp.* D. 14.2.3; Herm. 2 *iur. ep.* D. 14.2.5.1; Iul. 86 *dig.* D. 14.2.6; Call. 2 *quaest.* D. 14.2.4 pr.-1; Maec. *ex l. Rhodia* D. 14.2.9; Marcian. *lib. sing. de delat.* D. 39.4.16.7-8; Ulp. 56 *ad ed.* D. 47.9.3 pr.; Iav. 7 *ex Cass.* D. 41.2.21.1-2; Cic. *de inv.* 2.32.98. Per avere un'idea anche solo approssimativa della mole della produzione scientifica sull'argomento, cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 219, nt. 19 (con ampia rassegna della letteratura ivi contenuta). Inoltre, in merito al problema delle origini della *lex Rhodia de iactu* cfr. in particolare: P. HUVELIN, *Études*, cit., 185; D. GAURIER, *Le droit*, cit., 408; M. AMELOTTI, *Leggi greche in diritto romano*, in *MEP*, IV, 2001, 13. In ordine al rapporto tra le disposizioni e il regime del *iactus mercium* elaborato dai *prudentes*, cfr.: K.M.T. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, in *Iura*, XXV, 1974, 72, 89; W.W. TARN - G.T. GRIFFITH, *Hellenistic Civilisation*, London, 1966, 176 (laddove si dice «*Her code of maritime law was famous, and was adepte by the Antonines*»); B. DICKS, *Rhodes*, Newtown Abbott, 1974, 61 (in senso adesivo all'ultimo autore citato); J.M. PARDESSUS, *Collection*, I, cit., 28 (per il quale «*les Romains ont emprunté aux Rhodiens, si ce n'est toute leur législation maritime, au moins celle qui concerne le jet et la contribution*»); J. ARIAS RAMOS, *El transporte marítimo en el mundo romano (discurso de apertura). Curso 1948-1949*, Vallaloid, 1948, LIII; nonché soprattutto da ultimo E. CHEVREAU, *La 'lex Rhodia de iactu': un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain*, in *TR*, LXXIII, 2005, 67 ss. Negava, invece, una qualsiasi recezione della *lex Rhodia* da parte dei giureconsulti romani un orientamento della dottrina più risalente: cfr. per tutti H. KRELLER, *'Lex Rhodia'. Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechts*, in *ZHR*, LXXXV, 1921, 258 ss.; F. DE MARTINO, *Note di diritto marittimo romano. 'Lex Rhodia' (II-III)*, in *RDN*, IV.1, 1938, 73 s., 76; J.A. CROOK, *Law and Life of Rome, 90 B.C.-A.D.*, Ithaca, 1967, 223.

[30] R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 508 ss.

[31] R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 508.

[32] Cfr. Paul. 34 *ad ed.* D. 14.2.2 pr.; D. 14.2.2.4; D. 14.2.2.6; Call. 2 *quaest.* D. 14.2.4.2; D. 14.2.2.7. Sull'interpretazione di questi passi e, dunque, del 'funzionamento' tecnico-giuridico del regime di *contributio* elaborato dai *prudentes* per dare attuazione al principio di ripartizione, faccio mia la ricostruzione proposta da S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 222 ss.

[33] Cfr. al riguardo Paul. 34 *ad ed.* D. 14.2.2 pr.: … *aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent;* Hermog. 2 *iuris epit.* D. 14.2.5 pr.-1: *aequitas contributionis*.

[34] Cfr. E. BETTI, *'Periculum': problemi del rischio contrattuale in diritto classico e giustinianeo*, in *Studi in onore di Pietro de Francisci*, I, Milano, 1956, *passim*; ID., *Lezioni di diritto romano. Rischio contrattuale – atto illecito – negozio giuridico*, Roma, 1958-1959, 3 ss.; V. ARANGIO-RUIZ, *Responsabilità contrattuale in diritto romano*, Napoli, 1958, *passim*; F.M. DE ROBERTIS, *La responsabilità contrattuale*

imputabile[35] dell'obbligazione gravante sul *nauta*, quest'ultimo, più che perdere il diritto a trattenere la remunerazione del servizio, si troverebbe a dover risarcire la controparte nella misura del *quod interest* inerente alla posizione della controparte, determinato alla luce del largheggiante criterio di *litis aestimatio* contenuto nella formula dell'*actio locati* o eventualmente *conducti* (*quidquid dare facere oportere ex fide bona*)[36].

Invece, il tema dell'allocazione del rischio in senso stretto si pone proprio, e soltanto nella misura in cui, appaia previamente risolto in senso negativo quello 'preliminare' relativo alla responsabilità stessa; vale a dire: posto che il *nauta* non è responsabile contrattualmente, «ha questi diritto *ex contractu* di richiedere la *vectura*, o, al contrario, grava su di lui, e non sul committente, il *periculum*?»[37].

L'impostazione qui accolta, è bene premetterlo sin d'ora, si scontra con quanto sostenuto da parte della dottrina[38], per la quale la scienza giuridica romana non avrebbe concepito alcuna compiuta distinzione tra le categorie dogmatiche della responsabilità e dell'allocazione del rischio assimilabile a quella odierna; ogni questione si sarebbe posta e avrebbe trovato soluzione all'interno di un parametro concettuale unitario, tracciato sul piano terminologico dalla vastità di significato assunta dal termine *periculum* e, su quello tecnico-giuridico, dal campo di esperibilità dell'*actio ex conducto locato*[39]. In accordo a tale prospettazione, sarebbe stata semmai una valutazione condotta, anche in chiave equitativa, a partire dall'*id quod actum est* del caso concreto a spingere il pretore, indirizzato dai giureconsulti, ad accordare alle parti l'azione contrattuale ora per pretendere la mercede (o la sua restituzione, se già corrisposta) ora per ottenere il risarcimento del danno cagionato dall'inadempimento della controparte.

---

nel sistema della grande compilazione, Bari, 1983, *passim*; M. TALAMANCA, *Considerazioni sul 'periculum rei venditae'*, in *Sem. Compl.*, VII, 1995, 217 ss., con riflessioni che, seppur formulate in prime battute con riguardo alla compravendita, hanno in verità portata generale per il sistema contrattuale romano: «Si ha un problema di responsabilità quando si discuta dell'imputabilità dell'inadempimento, con la conseguenza che il debitore a carico del quale sia riconosciuta tale imputabilità, è tenuto al risarcimento del danno, all'*id quod interest* nella compravendita; si ha, invece, un problema di rischio ogni qualvolta che – divenuta impossibile una delle prestazioni per fatto non imputabile al debitore – si determina la sorte dell'obbligazione della controparte ancora possibile o già eseguita, stabilendo se tale prestazione debba o meno considerarsi ancora dovuta» (219). Tale orientamento è recentemente condiviso, *ex multis*, da C. PELLOSO, *Sulla responsabilità contrattuale di 'fullo' e 'sarcinator' nel II secolo d.C.: considerazioni a margine del pensiero di C.A. Cannata*, in *TSDP*, XIII, 2020, *passim* (ma soprattutto 33 nt. 48); S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., *passim* (ma soprattutto 836 ss.); R. FIORI, *L'allocazione*, cit., *passim*; V. CARRO, *Riflessioni sul rischio contrattuale in diritto romano*, in *Il diritto come scienza di mezzo. Studi in onore di Mario Tedeschi*, a cura di M. d'Aurienzo, 2017, *passim*; *contra* invece, seppur con argomenti non del tutto convincenti, si pone il recente contributo di P. MARRA, *'Artifex'. Profili giuridici dei lavori specialistici nell'antica Roma*, Soveria Mannelli, 2025, 87 ss.

[35] Eventualmente anche a titolo di responsabilità obiettiva: cfr. *infra* in tema di *receptum nautarum*.

[36] Cfr. R. FERCIA, *La responsabilità per fatto di ausiliari nel diritto romano*, Padova, 2008, 321; R. FIORI, *La definizione*, cit., 153 s.; L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 252 ss. (soprattutto 254); S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 112.

[37] Così per tutti C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 33 nt. 48.

[38] Cfr. per tutti C.A. CANNATA, *Ricerche sulla responsabilità contrattuale nel diritto romano*, I, Milano, 1966; ID., *Sul problema della responsabilità nel diritto privato romano (materiali per un corso di diritto romano)*, Catania, 1996, *passim*.

[39] Da intendersi in senso astratto, come un riferimento in generale alle azioni che possono nascere da un rapporto di locazione (così come essa compare *e.g.* in Ulp. 28 *ad ed.* D. 13.6.5.12; Ulp. 31 *ad ed.* D. 50.14.2 pr.: cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 143 e nt. 48). Sul valore di questa espressione invece in un passo come Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.1, cfr. *infra*.

A ben guardare, tuttavia, pare che proprio quest'ultima constatazione confermi e rafforzi, anziché negare, l'idea di una consapevolezza dei *prudentes* in merito alla distinzione tra responsabilità e rischio, per quanto naturalmente non teorizzata sistematicamente in termini di diritto sostanziale[40].

Ciò appare confermato, del resto, anche dall'esistenza di una fitta serie di frammenti nel Digesto in cui omogeneamente viene affrontata la questione della spettanza o meno della mercede per un trasporto non effettuato dal *nauta*, a prescindere da ogni ulteriore questione.

Si tratta in particolar modo di: Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr.; Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.2; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.7; Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1.

In merito all'interpretazione di questi passi, come anticipato, vi è da chiedersi genuinamente se lo schermo offerto dalla tripartizione classica sia il migliore possibile per fornire una spiegazione attendibile dei diversi casi di allocazione del rischio in senso tecnico discussi dai *prudentes*. Come infatti sottolineato di recente da autorevole dottrina, vi sono invece fondati motivi per ritenere che essa non colga appieno nel segno, dal momento che la locazione 'marittima' «poteva assumere … forme molto più varie e complesse delle tre vesti canoniche, al punto da rendere difficile se non impossibile individuare lo schema prevalente, che doveva essere ricostruito sul piano dell'interpretazione dell'*id quod actum est*»[41].

3. Un primo sguardo su Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr.

Incominciamo l'indagine da un noto passo di Labeone, oggetto di un'altrettanta celebre notazione da parte di Paolo:

> Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr.: *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 poterit, satis erit pro nauta, si probaverit impositum esse mancipium.*

Vi si dice che, in caso di morte di uno degli schiavi[42] oggetto della spedizione, la *vectura* non sarà dovuta al *nauta*[43] relativamente a quello perito. Nella seconda parte, Paolo introduce una specificazione[44]

---

[40] La questione, in altri termini, va affrontata in ultima analisi con sensibilità storica, evitando «di sovrapporre al pensiero dei giuristi classici e alle categorie concettuali da essi utilizzate la articolata elaborazione svoltasi al proposito nei diversi modelli della tradizione giuridica occidentale, con soluzioni teoriche e pratiche diversificate» (L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 250).

[41] Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 508.

[42] L'accezione di '*mancipium*' nel senso di schiavo risulta anche dalle fonti letterarie: sul punto, cfr. Plaut. *Epid.* 686; *Truc.* 274; *Capt.* 954; Cic. *Par.* 5.1.35; *Att.* 8.11.4; Hor. *epist.* 1.6.39.

[43] Per come appare formulato, pare che il responso del giurista sia stato richiesto dall'armatore-*conductor* (così L. MANNA, *Buona fede e doveri di protezione: tutele processuali*, in *'Actio in rem', 'actio in personam'. In ricordo di M. Talamanca*, II, a cura di L. Garofalo, Padova, 2011, 383 nonché, in senso adesivo, S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 842 nt. 29).

[44] L'intervento paolino, lungi tanto dal ribadire in maniera pedantesca l'enunciazione labeoniana (come a suo tempo sostenuto da F. HAYMANN, *Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht*, II, *'Periculum est emptoris'*, in *ZRG RA*, XLI, 1920, 156 il

a seconda delle modalità di calcolo della *vectura* determinate negozialmente: questa poteva, infatti, essere determinata in proporzione agli schiavi caricati (*impositi*) sulla nave, oppure in proporzione a quelli effettivamente portati a destinazione (*deportati*)[45]. E aggiunge che, qualora non sia stato possibile identificare le caratteristiche del negozio, sarà preferita la prima soluzione[46].

La prima parte del frammento (*si vehenda … debetur*) è interpretata pressocché universalmente in dottrina come *locatio conductio mercium vehendarum*[47]. La *ratio* della soluzione offerta dal giureconsulto, tuttavia, risulta poco nitida: l'astrazione della *regula*, tanto accentuata da far apparire «il vincolo casistico quanto mai larvato, se non del tutto assente», per dirla con Mario Bretone[48], non consente in verità di cogliere in maniera agevole gran parte degli elementi che qualificano la *quaestio iuris* sottostante. Non risulta chiaro, in altri termini, per quale stringente motivazione giuridica, secondo Labeone, il *periculum* di perimento dello schiavo nel corso del tragitto debba essere accollato all'armatore. Né soccorre, al riguardo, la considerazione della particolare natura del bene condotto per mare, che potrebbe anzi far apparire *ictu oculi* come controintuitiva la presa di posizione condensata nel frammento: pare infatti che laddove ci si obbligasse, come nel caso di specie, a consegnare a destinazione l'*idem*, in assenza di apposito patto contrario, esso sarebbe rimasto in proprietà del committente, che avrebbe pertanto sopportato anche il rischio di un suo perimento accidentale lungo la tratta[49].

4. Il perimento del *servus* come *vitium in ipsa re*?

Secondo Sara Galeotti, il *pithanon* si spiega in questi termini: constata la difficoltà pratica di indagare se la morte del *mancipium* fosse da imputarsi a una eventuale *culpa* del *nauta*, non appare implausibile che le parti fissassero in capo a quest'ultimo uno specifico rischio professionale quale

quale discorre di «pedantische Trivialität»; ID., *Zur Klassizität des 'periculum emptoris'*, in *ZRG RA*, XLVIII, 1928, 407 nt. 3 che per questa ragione addirittura la reputava insiticio; ma anche dallo stesso R. FIORI, *La definizione*, cit., 134 e nt. 28, con una presa di posizione tuttavia in seguito abbandonata) quanto, all'opposto, dallo sconfessarne il valore generale, si riconnette in realtà allo stesso *modus operandi* che caratterizza la produzione del maestro augusteo: sul valore dei *pithana* labeoniani quali 'massime' destinate a trovare applicazione nella più parte dei casi, secondo il criterio dell'*id quod plerumque accidit*, ma suscettibili di non trovare seguito ove le circostanze del caso concreto suggeriscano l'adozione di una soluzione diversa, cfr. B. SCHMIDLIN, *Die römischen Rechtsregeln. Versuch einer Typologie*, Köln - Wien, 1970, 146; ID., *'Horoi', 'pithana' und 'regulae'. Zum Einfluss der Rhetorik auf die juristische Regelbildung*, in *ANRW*, II.15, Berlin - New York, 1976, 120; M. TALAMANCA, *I 'Pithana' di Labeone e la logica stoica*, in *Iura*, XXVI; 1975, 31 ss.; W. FORMIGONI, *'Pithanōn a Paulo epitomatorum libri' VIII*, Milano, 1996, 19 ss., 161 s.; nonché più recentemente L. VACCA, *La giurisprudenza nel sistema delle fonti del diritto romano. Corso di lezioni*[2], Torino, 2012, 126 ss.

[45] Con ciò, il giureconsulto severiano fa forse riferimento a delle prassi commerciali che sappiamo esistenti almeno a partire dalla metà del I sec. d.C., ma delle quali ignoriamo il tenore letterale in assenza di dirette testimonianze. Sul punto, cfr. *infra*.

[46] Sull'interpretazione di questo secondo passaggio della ricostruzione paolina, cfr. *infra*.

[47] Cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 128 ss.; ID., *L'allocazione*, cit., 519; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 114; C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 29, nt. 41.

[48] M. BRETONE, *Tecniche e ideologie dei giuristi romani*[2], Napoli, 1982, 148.

[49] Come appare confermato da Alf. 5 *dig. a Paulo epit.* D. 19.2.31 (sul quale cfr. *infra*): S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 136 ss.; EAD., *Perdita del carico*, cit., 838 s. e nt. 19 (con ampia rassegna della letteratura ivi contenuta); cfr. anche G. PURPURA, *Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio: responsabilità e documentazione nel trasporto marittimo romano*, in *AUPA*, VII, 2014, 141 e nt. 66. *Contra*, però, C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 33 nt. 48. In argomento, v. quanto si osserverà *infra*.

strumento per tutelare il *synallagma*, accordandosi per la corresponsione della *vectura* soltanto in relazione ai capi sopravvissuti[50]. In questo senso, la valutazione del comportamento del vettore, pur non irrilevante di per sé, sarebbe risultata tuttavia concretamente ininfluente, semplificando di molto, in sede processuale, l'onere probatorio del *dominus mercium* interessato a trattenere la mercede sul piano processuale. Significativamente, ad ogni modo, l'autrice esclude inoltre che il perimento dello schiavo sia addebitabile ad una ipotesi di *vis maior*[51].

In questo senso, una prima chiave di lettura della *ratio* dell'allocazione del rischio per la morte dello schiavo in capo al *nauta*, condivisa da copiosa parte degli studiosi[52], è quella che la ascrive entro il perimetro della contrapposizione serviana tra *vis maior* e *vitium in ipsa re*, fondata su Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2[53]. Conviene riportarlo per esteso:

> Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2[54]: *Si vis tempestatis calamitosae contigerit, an locator conductori aliquid praestare debeat, videamus. Servius omnem vim, cui resisti non potest, dominum colono praestare debere ait, ut puta fluminum graculorum sturnorum et si quid simile acciderit, aut si incursus hostium fiat: si qua tamen vitia ex ipsa re oriantur, haec damno coloni esse, veluti si vinum coacuerit, si raucis aut herbis segetes corruptae sint. Sed et si labes facta sit omnemque fructum tulerit, damnum coloni non esse, ne supra damnum seminis amissi mercedes agri praestare cogatur. Sed et si uredo fructum oleae corruperit aut solis fervore non adsueto id acciderit, damnum domini futurum: si vero nihil extra consuetudinem acciderit, damnum coloni esse. Idemque dicendum, si exercitus praeteriens per lasciviam aliquid abstulit. Sed et si ager terrae motu ita corruerit, ut nusquam sit, damno domini esse: oportere enim agrum praestari conductori, ut frui possit.*

Il frammento assume un rilievo centrale in relazione alla problematica della cd. *remissio mercedis*: la rimessione del canone d'affitto dei fondi rustici effettuata dal *locator* (*rei*) a vantaggio del colono nell'ipotesi in cui il godimento del fondo, o per meglio dire l'*uti frui* del medesimo, risultasse impedito od ostacolato al secondo a causa di circostanze sfavorevoli eccezionali non addebitabili ad alcuna delle parti a titolo di responsabilità[55].

---

[50] S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 844, che segue sul punto la proposta già formulata da D. GAURIER, *Le droit*, cit., 73.

[51] Anche se sulla base di argomentazioni non del tutto convincenti. Secondo la studiosa, infatti, ciò dovrebbe essere escluso «… soprattutto perché è proprio Labeone a concepire un'*exceptio* in favore del *nauta* convenuto *ex recepto*, ove mai il perimento del carico fosse dipeso da circostanze irresistibili, quali il naufragio o la *vis piratarum*» (S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 115). Questo approccio, in verità, sembrerebbe confondere, o comunque collocare sullo stesso piano, il problema della responsabilità con quello del rischio in senso tecnico: sul punto, v. quanto osservato da C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 33 s., nt. 48; nonché *infra* nel testo.

[52] Cfr. per tutti, L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 282 ss. (con ulteriori fonti e letteratura ivi citate).

[53] Che la studiosa stessa richiama a raffronto con il nostro passo: S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 840 ss.

[54] In merito al rimaneggiamento del testo, cfr. L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Le locazioni agrarie: diritto ed economia nell'antica Roma*, in *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XLIII, 1993, 323; ID., '*Remissio mercedis'*, cit., 39 e nt. 4; R. CARDILLI, *L'obbligazione di 'praestare' e la responsabilità contrattuale in diritto romano: (II sec. a.C-II sec. d.C.)*, Milano, 1995, 233 ss. e ntt. 8, 9, 10, 236. Esso, ad ogni modo, è da reputarsi genuino nella sostanza: cfr. L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 39 ss.; R. FIORI, *La definizione*, cit., 81 ss. e nt. 53.

[55] Più in particolare, in ipotesi di «particolari eventi e pessime annate, tali da aver fatto perdere al conduttore i benefici del raccolto o della maggior parte di esso» (L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 5). Secondo un'impostazione della

Esso ripercorre il ragionamento, cui anche il giurista di Tiro presta la propria adesione, formulato da Servio in tema di *periculum locatoris* nelle locazioni agrarie[56]: si tratta di determinare se, a fronte di un evento irresistibile impeditivo della possibilità per il colono di trarre dal fondo l'utilità riconnessa al *frui*, quest'ultimo sia legittimato ad agire *ex conducto*[57] avverso il locatore per ottenere la restituzione, almeno parziale[58], della mercede già corrisposta. Al riguardo, Servio distingue a seconda della tipologia di evento e, dunque, di rischio[59]: se trattasi di accadimento di eccezionale portata catastrofica (*vis maior*), il conduttore sarà liberato; *si nihil extra consuetudinem acciderit* (*vitium ex re ipsa*), invece, egli sarà tenuto in via definitiva al pagamento. Questa soluzione appare ispirata all'*aequitas*: risulterebbe, infatti, iniquo che il locatore se ne privi a causa di un evento sì esorbitante dalla sfera di controllo del conduttore, ma rientrante pur sempre nella misura dell'*id quod plerumque accidit*)[60].

---

dottrina meno recente (T. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'. Eine Untersuchung zum klassischen römischen Recht*, München - Wien, 1956, 140 ss.; M. KASER, *'Periculum locatoris'*, in *ZRG RA*, LXXXVII, 1957, 170 ss.; ID., *Das römische Privatrecht*, I, 1971, 566 s.; H. ANKUM, *'Remissio mercedis'*, in *RIDA*, XIX, 1972, 219 ss.), si tratterebbe di una figura giuridica introdotta solo in età del Principato; al contempo, si differenzierebbe nettamente da quella della cd. *deductio ex mercede*, prospettata come più antica, apparendo quindi come una fattispecie isolata nella panoramica del dibattito giurisprudenziale sull'allocazione dei rischi della *locatio rei*. Queste prese di posizione sono da respingere (per tutti, cfr. L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., *passim* ma soprattutto 5 ss.): in particolare, entrambe le 'dizioni' attengono al problema dell'allocazione del rischio dopo il pagamento anticipato della mercede nella *locatio rei* e sono, dunque, da riconnettere alla medesima figura giuridica, variamente denominata a seconda che si tratti di locazione insistente su fondi rustici (*remissio mercedis*) o urbani (*deductio ex mercede*). Né, d'altro canto, può reputarsi dirimente il mero dato terminologico: la prima espressione, infatti, è assente nei testi della giurisprudenza repubblicana (ID., *'Remissio mercedis'*, cit., 6 s. nt. 9), anche se non può dubitarsi che proprio in quel contesto risultasse già elaborato nelle sue coordinate essenziali l'unitario concetto giuridico qui in discorso. Ciò è comprovato anche dall'analisi di: Alf. 2 *dig.* D. 19.2.27 pr.-1; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.13.7, da leggersi, in definitiva, alla luce delle medesime logiche che sovrintendono alle soluzioni esposte in Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2 (sul punto cfr. L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 16 ss., nonché *infra*).

56 Ma di lì esteso poi dalla giurisprudenza romana preclassica e classica anche ad altri ambiti socioeconomici nonché, di conseguenza, ad altre fattispecie di *locatio conductio*: cfr. *infra*.

57 Il frammento di Servio si inserisce infatti nel commento ulpianeo alla formula edittale dell'*actio ex conducto* (fr. 949 LENEL). Nel *principium* e nel primo paragrafo del frammento (Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15 pr.-1: *ex conducto actio conductori datur.* l. *Competit autem ex his causis fere: ut puta si re qua m conduxit frui ei non liceat [forte quia possessio ei aut totius agri aut partis non praestatur, aut villa non reficitur vel stabulum vel ubi greges eius stare oporteat] vel si quid in lege conductionis convenit, si hoc non praestatur, ex conducto agetur*), il giureconsulto severiano sostiene che l'azione spetta al conduttore in due casi che vedono frustrata la sinallagmaticità del rapporto: quando sia a questi impedito il godimento della cosa condotta (*ut puta si re quam conduxit frui ei non liceat*) e nell'ipotesi in cui rimanga insoddisfatto un peculiare profilo del rapporto sul quale le parti si erano accordate (*vel si quid in lege conductionis convenit, si hoc non praestatur, ex conducto agetur*). Quindi, egli si sofferma sul primo profilo, affrontabile, a differenza del secondo dipendente strettamente dall'*id quod actum est* delle parti, in termini astratti, mediante la prospettazione di vari esempi: così, l'azione spetta nel caso in cui non sia stato messo a disposizione in tutto o in parte il fondo oppure ove la *villa*, la stalla o il ricovero del gregge concessi in locazione non siano stati riparati (*quia possessio ei aut totius agri aut partis non praestatur, aut villa non reficitur vel stabulum vel ubi greges eius stare oporteat*). L'ottica è quella del *praestare rem ut frui liceat* a carico del locatore e a vantaggio della controparte o, per meglio dire, delle ripercussioni della sua inattuazione sul rapporto contrattuale complessivo: è a questo riguardo, dunque, che viene citata l'opinione di Servio, muovendo dall'ipotesi che il godimento sia stato impedito da una *vis tempestatis calamitosae*: al verificarsi di tale perniciosa circostanza, il locatore dovrà *aliquid praestare* al colono? Quale *petitum* potrà eventualmente essere avanzato con l'*actio conducti*? In merito a questa ricostruzione complessiva, cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 83 ss. Secondo una parte minoritaria della dottrina, tuttavia, la prospettiva affrontata nel passo sarebbe in realtà quella dell'*actio locati*: cfr. per tutti M. KASER, *'Periculum locatoris'*, cit., 169 ss.

58 Il tema della riduzione proporzionale della mercede dovuta dal colono in ipotesi di una diminuzione dell'*uti frui* a scapito di quest'ultimo è affrontata anche in altri luoghi dell'opera serviana, ripresi da Alfeno: Alf. 2 *dig.* D. 19.2.27 pr.-1. e Alf. 3 *dig. a Paulo epit.* D. 19.2.30.

59 In merito alla tecnica utilizzata da Servio nella redazione dei propri *responsa*, mi permetto di rinviare soprattutto a M. BRETONE, *Tecniche e ideologie*, cit., 94 ss. (ma cfr. pure D. DAUBE, *Slightly Different*, in *Iura*, XII, 1961, *passim*).

60 Cfr. soprattutto M. KASER, *'Periculum locatoris'*, cit., 164 ss.; L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Le locazioni agrarie: diritto ed economia nell'antica Roma*, in *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XLIII, 1993, 324; ID., *'Remissio mercedis'*, cit., 19 ss., 37 ss., 71 ss.; R. CARDILLI, *L'obbligazione di 'praestare'*, cit., 243 ss.; L. VACCA, *Sul 'rischio del locatore' nella 'locatio conductio rei'*, in *Garanzia e*

Il brano, a ben guardare, può essere diviso in due parti: nella prima, viene posta una prima distinzione generale, quella appunto tra *vis maior* e *vitium ex re ipsa*, corredata da esempi, mentre nella seconda viene aggiunte una serie di precisazioni relative a singole ipotesi di *vis*. In generale, la logica che pare sorreggerlo è quella per cui, per tutto ciò che sia accaduto non eccedendo l'ordinarietà, il *damnum* è del *colonus-conductor*; viceversa, per gli accadimenti accidentali che paiono di portata straordinaria[61].

Così impostata la questione, l'aspetto maggiormente problematico nell'esegesi del passo attiene proprio all'esatta identificazione dei concetti di *vis maior* e *vitium ex re ipsa* ivi richiamati, anche in relazione alle esemplificazioni fornite nella seconda parte. Sotto questo profilo, i due criteri paiono anzitutto caratterizzati in senso disomogeneo: alla *vis* qualificata come 'irresistibile' (*cui resisti non potest*) fanno da contraltare i *vitia*, connotati come 'interni'. Ne consegue che l'antitesi tra le due categorie potrebbe essere intesa come una contrapposizione tra: *vis* irresistibile e *vitia* resistibili per il colono (cioè evitabili attenendosi alla normale diligenza[62]), *vis* esterna e *vitia* interni[63] o, ancora, come una concorrenza di entrambe le opposizioni[64].

Rispetto al primo elemento, che la *vis* sia da intendersi necessariamente come, ad un tempo, tanto *extraria* (esterna) quanto un accadimento irresistibile per il conduttore pare confermato, oltre che dal passo in commento, anche dall'esame complessivo di tre ulteriori frammenti tratti dai *digesta* di Alfeno Varo: Alf. 7 *dig.* D. 19.2.29; Alf. 3 *dig. a Paul. epit.* D. 19.2.30.2; Alf. 3 *dig. a Paul. epit.* D. 19.2.30.4.

Il primo[65] riguarda una *lex locationis* relativa ad una *silva*: il conduttore si era impegnato a non tagliarla, recintarla o bruciarla (*ne caedito neve cingito neve deurito*) e non consentire, nemmeno, che altri compisse su di essa le medesime attività vietate (*neve quem cingere caedere urere sinito*). Il giurista[66] è interrogato sull'estensione dei doveri stabiliti dalla clausola: il *conductor* dovrà semplicemente impedire queste condotte

responsabilità. Concetti romani e dogmatiche attuali, a cura di B. Cortese, Torino, 2017, 158 ss.; R. FIORI, *La definizione*, cit., 85 ss., 91 ss.

61 M. KASER, *'Periculum locatoris'*, cit., 169; R. FIORI, *La definizione*, cit., 84 ss.

62 Così P. PINNA PARPAGLIA, *'Vitia ex ipsa re'. Aspetti della locazione in diritto romano*, Milano, 1983, 24 s. Ma v. quanto osservato da L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 50 s. nt. 30, per il quale sono addebitabili al conduttore non sono soltanto i *vitia* 'resistibili', ma più in generale tutti quelli «connaturati alla normale aleatorietà della produzione agricola» (in argomento, cfr. *infra*).

63 Cfr. A. WATSON, *The Law of Obligations in the Later Roman Republic*, Oxford, 1965, 112; R. SEAGER, *Of 'Vis' and Weeds: D. 19.2.15.2 and D. 19.2.19.1*, in *SDHI*, XXXI, 1965, 331 (su cui v. però quanto osservato da R. FIORI, *La definizione*, cit., 85 nt. 72).

64 Come già sostenuto da G. NICOSIA, *La responsabilità del locatore per i vizi della cosa locata nel diritto romano,* in *RISG*, XCLII, 1957-1958, 413.

65 Alf. 7 *dig.* D. 19.2.29: *In lege locationis scriptum erat: 'redemptor silvam ne caedito neve cingito neve deurito neve quem cingere caedere urere sinito'. quaerebatur, utrum redemptor, si quem quid earum rerum facere vidisset, prohibere deberet an etiam ita silvam custodire, ne quis id facere possit. respondi verbum sinere utramque habere significationem, sed locatorem potius id videri voluisse, ut redemptor non solum, si quem casu vidisset silvam caedere, prohiberet, sed uti curaret et daret operam, ne quis caederet.*

66 Alfeno Varo in tutta evidenza, ma secondo parte della dottrina il responso potrebbe rimontare in origine allo stesso Servio: A. WATSON, *The Law of Obligations*, cit., 124; G. MACCORMACK, *'Custodia' and 'culpa'*, in *ZSS*, LXXXIX, 1972, 195; C. KRAMPE, *Die 'ambiguitas'-Regel: 'Interpretatio contra stipulatorem, venditorem, locatorem'*, in *ZSS*, C, 1983, 224; T. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'*, cit., 108 e nt. 11. In senso adesivo, v. anche R. FIORI, *La definizione*, cit., 89 nt. 89.

a coloro che egli sorprendesse casualmente[67] a svolgerle dinanzi ai suoi stessi occhi oppure sarà anche tenuto ad adoperarsi per custodire la *silva*, così da impedire in assoluto le ingerenze dannose dei terzi[68]?

Il responso è che, nonostante la vaghezza del verbo impiegato nella *lex contractus* (*sinere*), suscettibile potenzialmente di assumere entrambi i significati, questo sia da interpretare in senso più gravoso per il conduttore stesso, che dunque sarà considerato obbligato a custodire attivamente il bosco. Ne consegue che, per aversi una *vis cui resisti non potest* addebitabile al *locator*, non basta che l'evento dannoso sia provocato da un agente estraneo al conduttore (*extrarius*), ma si richiede, oltre a ciò, che il *redemptor* non avrebbe potuto impedirlo utilizzando l'ordinaria diligenza (cioè che fosse, in ultima analisi, 'irresistibile'). Questo principio, si noti, viene affermato da Alfeno pur a fronte di una formulazione poco chiara della *lex*: se ne deduce che esso discende, più che dal *pactum adiectum* al negozio, dalla stessa *bona fides* posta alla base dell'asseto di interessi tipizzato nella *locatio conductio*[69].

Il secondo[70] analizza il caso di una locazione di alcune mule da carico, limitata da un'apposita *lex* al trasporto di un *certum pondus*, che però erano state sovracaricate oltre il limite convenzionalmente stabilito dal conduttore, riportando perciò delle lesioni. Alfeno, interpellato in merito ai rimedi esperibili dal locatore, risponde che questi possa intentare soltanto l'*actio legis Aquiliae* nei confronti di chi abbia guidato[71] le mule, se diverso dal *conductor*, mentre potrà agire *ex locato* nei confronti di quest'ultimo anche se la *ruptio* fosse stata causata da altri (*si alius eas rupisset*). Questo *alius* non si identifica, secondo l'orientamento qui accolto[72], necessariamente con un dipendente del conduttore stesso, dal momento che

---

67 Sul valore di *casus* nel testo, da non intendere come 'caso fortuito', cfr. G.I. LUZZATTO, *Caso fortuito e forza maggiore come limite alta responsabilità contrattuale*, I, *La responsabilità per 'custodia'*, Milano, 1938, 215; R. FIORI, *La definizione*, cit., 89 nt. 90.

68 Cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 89.

69 Il percorso seguito dal responso pare perciò scandito in due momenti: anzitutto, la constatazione dell'indeterminatezza di significato del predicato utilizzato nella *lex contractus* (suscettibile tanto di indicare una sorveglianza occasionale quanto un'attività organizzata di custodia: su questo valore di *sinere*, diverso da quello che afferisce al legato *sinendi modo*, cfr. S. RICCOBONO, *Studi critici sui libri XVIII di Paulus 'ad Plautium'*, in *BIDR*, VI, 1893, 138; N. BAMMATE, *Origine et nature du legs 'sinendi modo'*, Lausanne - Paris 1947, 119 ss.; A. PEZZANA, *Contributi allo studio del legato 'sinendi modo'*, Milano, 1958, 75 ss.; G. GROSSO, *I legati nel diritto romano*[2], Torino, 1962, 84 nt. 1). In secondo luogo, la ricerca, al di là del dato letterale, dell'effettiva volontà delle parti alla stregua della *bona fides* contrattuale, che impone alle medesime un dovere di collaborazione (così T. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'*, cit., 108; G. GANDOLFI, *Studi sull'interpretazione degli atti negoziali in diritto romano*, Milano, 1966, 102 s.; R. FIORI, *La definizione*, cit., 88 ss. e, soprattutto, nt. 93).

70 Alf. 3 *dig. a Paul. epit.* D. 19.2.30.2: *Qui mulas ad certum pondus oneris locaret, cum maiore onere conductor eas rupisset, consulebat de actione. respondit vel lege aquilia vel ex locato recte eum agere, sed lege aquilia tantum cum eo agi posse, qui tum mulas agitasset, ex locato etiam si alius eas rupisset, cum conductore recte agi.*

71 Sul valore di *agire* nel passo, come 'incitare, spingere, pungolare' cfr. S. SCHIPANI, *Responsabilità 'ex lege Aquilia'. Criteri di imputazione e problema della 'culpa'*, Torino, 1969, 191.

72 Così *ex aliis* V. ARANGIO-RUIZ, *Responsabilità contrattuale in diritto romano*[2], Napoli, 1935 (rist. 1958), 135, 163; G. MACCORMACK, *Aquilian Studies,* in *SDHI*, XLI, 1975, 58; J.A.C. THOMAS, *'Actiones ex locato lconducto' and Aquilian Liability* in *AJ*, XX, 1978, 127; R. KNÜTEL, *Die Haftung für Hilfspersonen im römischem Recht*, in *ZSS*, C, 1983, 366 e nt. 104; R. CARDILLI, *L'obbligazione di 'praestare'*, cit., 281 s. *Contra*, tuttavia, F. SCHULZ, *Die Haftung für das Verschulden der Angestellten im klassischen römischem Recht,* in *GrunhutsZschr*, XXXVIII, 1911, 39; F. HAYMANN, *Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht*, I, *Über Haftung für 'custodia'*, in *ZSS*, XL, 1919, 250 s. (il quale reputa interpolate l'ultima parte del brano, seguito da J. VAZNY, *'Custodia'*, in *AUPA*, XII, 1929, 130); L. DE SARLO, *Alfeno Varo e i suoi 'Digesta'*, Milano 1940, 102 s.; C. ALZON, *Problèmes relatifs à la location des entreprôts en droit romain*, Paris, 1965, 142 s. nt. 691; U. VON LÜBTOW, *Untersuchungen zur 'lex Aquilia de damno iniuria dato'*, Berlin, 1971, 72; R. ROBAYE, *L'obligation de garde. Essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Bruxelles, 1987, 149; P. VOCI, *'Diligentia; custodia; culpa': i dati fondamentali*, in *SDHI*, LVI, 1990, 107.

nulla nel passo lascia intendere l'esistenza di un tale rapporto di subordinazione[73]. A maggior ragione, allora, appare confermato il principio espresso in D. 19.2.29: perché si abbia *vis* addebitabile al *locator* non è sufficiente che essa sia *extraria*, in senso di proveniente da un terzo o comunque da circostanze aliene al *conductor*, ma deve altresì risultare per lui irresistibile anche prestando la dovuta diligenza. E ciò, appunto, per la logica stessa del contratto e del vincolo di *bona fides* sussistente tra le parti.

Nel terzo[74], il colono si era impegnato a restituire la villa concessagli in locazione integra '*praeter vim et vetustatem*'; questa viene tuttavia incendiata *non fortuito casu* da uno dei suoi schiavi. Il giureconsulto[75], richiesto del valore dell'eccezione fondata sul contratto rispetto al caso fortuito, risponde che una tale *vis* pare esulare dalla clausola, dal momento che questa va intesa nel senso che le parti abbiano voluto escludere soltanto una *vis extraria*[76] (non potendo certo qualificarsi in questi termini l'incendio causato dal *domesticus* del conduttore[77], ricadendo in genere[78] i comportamenti del sottoposto nella sfera del *pater familias*). Ma anche questo requisito, ancora una volta, non è di per sé dirimente. Non meno importante, nella logica che sorregge il responso, è infatti la considerazione per cui la *res locata* sia andata in fiamme *non fortuito casu*[79]: essa pone infatti l'accento sul carattere irresistibile per lo stesso conduttore della *vis excepta*, intesa appunto come *vis cui resisti non potest*.

In definitiva, quest'ultima *vis* identifica, nell'ambito della polarizzazione serviana, quell'accadimento che il colono non solo non abbia in alcun modo, neppure indirettamente, cagionato (e in questo senso allora si può parlare di una forza '*extraria*') ma che neppure poteva essere in alcun modo, nei limiti del grado di diligenza richiesto nel caso concreto, da lui evitata.

Maggiormente articolata, invece, la panoramica della casistica rientrante nei *vitia in re ipsa*, sulla cui identificazione si è lungamente discusso in dottrina[80].

---

[73] R. FIORI, *La definizione*, cit., 93.

[74] Alf. 3 *dig. a Paul. epit.* D. 19.2.30.4: *Colonus villam hac lege acceperat, ut in incorruptam redderet praeter vim et vetustatem: coloni servus villam incendit non fortuito casu. non videri eam vim exceptam respondit nec id pactum esse, ut, si aliquis domesticus eam incendisset, ne praestaret, sed extrariam vim utrosque excipere voluisse.*

[75] Anche in questo caso, potrebbe essersi trattato in origine di Servio. Sono di questo avviso T. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'*, cit., 190, sulla scorta del *respondit*; cfr. anche B.W. FRIER, *Tenant's Liability to Landlord's Property in Classical Roman Law*, in *ZSS*, XCV, 1978, 250; L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Ai margini della proprietà fondiaria*[3], Roma, 1998, 204. Si esprimono invece più prudentemente U. VON LÜBTOW, *Die Haftung des Pächters nach D. 19.2.34*, in *Studi in onore di E. Berti*, III, Milano, 1962, 369, seguito da I. MOLNÁR, *Verantwortung und Gefahrtragung bei der 'locatio conductio' zur Zeit des Prinzipats*, Berlin - New York, 1982, 628 nt. 126 e R. FIORI, *La definizione*, cit., 87 nt. 81.

[76] Sul punto, v. quanto osservato da R. FIORI, *La definizione*, cit., 87 nt. 82.

[77] Per *domestici* devono intendersi non solo gli schiavi, ma «tutte le persone della casa» secondo C.A. CANNATA, *Sul problema della responsabilità nel diritto privato romano*, in *Iura*, XLIII, 1992. Sul rapporto antitetico *domesticus / extrarius,* cfr. B.W. FRIER, *Tenant's Liability to Landlord's Property in Classical Roman Law*, in *ZSS*, XCV, 1978, 251 e nt. 58; per un analogo uso (sostantivale) di *extrarius* cfr. anche Alf. 2 *dig.* D. 39.2.43.l.

[78] Ma non in assoluto: cfr. Alf. 2 *dig.* D. 18.6.12.

[79] Se l'incendio fosse invece stato cagionato sempre dal *servus*, ma accidentalmente, esso presumibilmente sarebbe rientrato nella *vis excepta*: così *ex aliis* P.W. DE NEEVE, *'Remissio mercedis'*, in *ZSS*, C, 1983, 326 nt. 112; R. KNÜTEL, *Die Haftung*, cit., 348 nt. 27. V. anche le considerazioni di R. FIORI, *La definizione*, cit., 87 nt. 83 (con ulteriore rassegna della letteratura).

[80] Cfr. per tutti L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 47 s.

Una prima risalente presa di posizione, oggi del tutto minoritaria, li interpretava come vizi della cosa concessa in locazione[81] o, al massimo, dei frutti di essa[82].

A ben vedere, tuttavia, entrambe le proposte devono essere rigettate. La prima in quanto si pone in contrasto sia con la logica del rapporto, imperniato, come più volte ribadito, anzitutto sulla *bona fides* (accogliendola per assurdo, si avrebbe infatti che il conduttore dovrebbe farsi di carico di danni derivati dalla cosa locatagli dalla controparte con dei vizi, restando quest'ultima immune da conseguenze)[83] sia con altri passi serviani, in cui viene sancito proprio il principio diametralmente opposto[84]. La seconda poiché pare prospettabile soltanto con riguardo a uno dei vari esempi delineati in Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2 (quello del vino che irrancidisce), ma non si addice agli altri, dal momento che le *herbae* cattive e i vermi che divorano le radici delle piante (*raucae*) possono produrre un *vitium* irrimediabile alle *segetes* soltanto nella misura in cui determinano una diminuzione della produttività del fondo, non quando siano semplicemente mischiate alle messi o presenti nel terreno[85].

In verità, secondo l'impostazione preferibile[86], questa espressione deve essere intesa come un riferimento a quel complesso di rischi intrinsecamente immanenti all'attività agricola: il termine *res*, dunque, indica nella locuzione non il fondo, quanto piuttosto l'intera attività esercitata dal conduttore sul medesimo[87].

Deve poi essere escluso, parimenti, che si tratti di 'vizi provocati dall'attività del colono'[88]: è in effetti astrattamente possibile che il deterioramento del vino o delle messi siano dipesi da negligenza del colono[89], ma questo profilo pare ininfluente nel responso serviano, finalizzato unicamente a stabilire in

---

81 E. COSTA, *La locazione di cose nel diritto romano*, Torino, 1915, 50 s.; G. NICOSIA, *La responsabilità del locatore*, cit., 407 s. nt. 18 (con letteratura ivi citata); M. KASER, *'Periculum locatoris'*, cit., 172, 176.

82 W. SELL, *Ueber die 'remissio mercedis' bei dem Pachtvertrage wegen zufälliger Verhinderung des Früchtebezugs,* in *Arch. f. civ. Prax.*, XX, 1837, ss.; F. SINTESIS, *Das practische gemeine Civilrecht*, II[3], Leipzig, 1868, 667 s. nt. 74; G. NICOSIA, *La responsabilità del locatore*, cit., 410 ss.; R. SEAGER, *Of 'Vis' and Weeds*, cit., 333; J. MIQUEL, *'Periculum locatoris'*, in *ZSS*, LXXXI, 1964, 178.

83 R. FIORI, *La definizione*, cit., 92.

84 Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.l.

85 R. FIORI, *La definizione*, cit., 92.

86 Sostenuta, pur con inevitabile variazione di sfumature, da: F. SITZIA, *Considerazioni in tema di 'periculum locatoris' e di 'remissio mercedis'*, in *Studi in memoria di G. D'Amelio*, I, Milano, 1978, 334 s.; P.W. DE NEEVE, *'Remissio mercedis'*, cit., 310 nt. 48; L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Ai margini*, cit., 217 s.; ID., *'Remissio mercedis'*, cit., 47 ss.; L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 268; R. FIORI, *La definizione*, cit., 93.

87 Così R. FIORI, *La definizione*, cit., 93; L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 49 (il quale per esprimere questo concetto si richiama all'espressione '*res rustica*'); R. CARDILLI, *L'obbligazione di 'praestare'*, cit., 246 (che analogamente discorre di «'pericoli' immanenti alla coltura agricola»). Ma v. anche W. ERNST, *Die Nutzungrisiko bei der Pacht in der Entwicklung seit Servius*, in *ZZS*, CV, 1988, 554 che pone l'accento sulla diversità di esiti della coltivazione in capo al conduttore, come effetto diretto del contenuto del contratto.

88 Come prospettato da P. PINNA PARPAGLIA, *'Vitia ex ipsa re'*, cit., 27, 30. *Contra*, mi rimetto a quanto sostenuto da R. FIORI, *La definizione*, cit., 91 s.; nonché da L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *Ai margini*, cit., 217. Oltre a questi rilievi, R. CARDILLI, *L'obbligazione di 'praestare'*, cit., 247 pone un'obiezione di carattere anche esegetico alla ricostruzione criticata, sottolineando che, nel linguaggio alfeniano, «*culpa* e *vitium* non soddisfano un rapporto sinonimico»: l'uno attinente, infatti, al piano della responsabilità e l'altro a quello del rischio tecnicamente inteso.

89 Cfr. *ex aliis* G. NICOSIA, *La responsabilità del locatore*, cit., 413; C. ALZON, *Les risques dans la 'locatio-conductio'*, in *Labeo*, XII, 1966, 315 s. nt. 20.

quali casi il colono poteva agire *ex conducto* contro il locatore nel caso di intervento di una *vis tempestatis calamitosae*[90].

L'orientamento accolto consente infatti: sia di superare le asimmetrie tra i vari esempi serviani sia di mettere pienamente a fuoco il valore della distinzione tracciata in Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2[91]: che dire, infatti, di quei rischi i quali, pur avvertiti come interni, siano, ciò nonostante, irresistibili (o il contrario)[92]?

A questo riguardo, risulta utile prendere in considerazione la seconda parte del frammento (*Sed et si labes facta … ut frui possit*)[93]. Ivi, Servio sviluppa una serie di 'opposizioni' rispetto alla *regula* enunciata in apertura che appaiono più che altro, coerentemente con il suo tipico *modus operandi*, come delle parziali correzioni da apportarsi alla medesima nella prospettiva del *cavēre*, suggerite da alcune specificità fattuali delle singole ipotesi discusse[94].

La prima opposizione, nel solco dell'antitesi 'esterno-interno', è tra la categoria dei *vitia ex re ipsa* e l'ipotesi della *labes* che abbia travolto *omins fructus*: una frana del terreno (accadimento reputabile anche come 'interno'[95]) che abbia portato via con sé tutti i frutti ridonderà a svantaggio del locatore, dal momento che non potrebbe accettarsi, e anzi apparirebbe iniquo, che il *colonus*, dopo aver patito la perdita delle sementi, sia anche tenuto al pagamento della *merces* (*Sed et si labes facta sit omnemque fructum tulerit, damnum coloni non esse, ne supra damnum seminis amissi mercedes agri praestare cogatur*).

---

[90] R. FIORI, *La definizione*, cit., 92. Detto altrimenti, la tesi criticata finirebbe per spostare la prospettiva del frammento sul problema della responsabilità contrattuale accanto a quello dei rischi contrattuali, quando essa appare invece «esclusivamente incentrata sulla questione dei limiti in cui i rischi relativi al pacifico sfruttamento della *res locativa* siano a carico del locatore», il che implica, come presupposto comune a tutti i casi affrontati in D. 19.2.15.2, «… l'assenza di una causa del danno derivante da un comportamento delle parti» (così per tutti L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 48).

[91] Cfr. *supra*.

[92] Sul valore non assoluto della schematizzazione 'esterno-irresistibile/interno-resistile' formulata nella prima parte del frammento, cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 94.

[93] Rispetto alla quale seguo nel testo l'impostazione di R. FIORI, *La definizione*, cit., 93 ss. Parzialmente differente la proposta ermeneutica di L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 51 ss., secondo il quale, rientrando tra i *vitia* posti a carico del colono non soltanto quelli 'resistibili' in quanto evitabili con la normale diligenza, ma tutti quelli connessi all'ordinaria aleatorietà dell'attività economica esercitata (cfr. *supra*, nonché L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 50 nt. 30), la categoria dell'*ipsa res* è determinata da due elementi: «quello della 'ragionevole prevedibilità' degli inconvenienti e quello della relativa modestia del danno». Per lo studioso romano, più in dettaglio, è in definitiva la relativa modestia del danno e delle fluttuazioni nella produzione agricola a determinare il carattere di 'normalità' non valutabile come *extra ordinem*, al netto di ulteriori indicatori, dell'evento (cfr. L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 51, nt. 31, le cui considerazioni seguono quelle di E. BETTI, *'Periculum'*, cit., 192; *contra*, R. FIORI, *La definizione*, cit., 93 s.nt. 109, che si esprimeva sulle medesime idee esposte dal Capogrossi Colognesi in un precedente lavoro: *Ai margini*, cit., 218 s.). Entrambi gli autori, poi, si pongono parzialmente in contrasto con la ricostruzione del Sitzia: il Fiori imputando a quest'ultimo studioso una lettera anche della seconda parte di Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2 alla luce della rigida schematizzazione 'esterno-irresistibile/interno-resistile' (F. SITZIA, *Considerazioni*, cit., 335 ss.), che per lui ha invece valore relativo (R. FIORI, *La definizione*, cit., 93 s. nt. 109); il Capogrossi Colognesi perché, circoscrivendo il campo dei *vitia in re ipsa* a quelli evitabili con la diligenza richiesta, reintrodurrebbe nel passo il problema della responsabilità (*'Remissio mercedis'*, cit., 49 s. nt. 29).

[94] D. DAUBE, *Slightly Different*, cit., *passim,* spec. 1030 ss.; in una prospettiva più generale, M. BRETONE, *Tecniche e ideologie*, cit., 96 s.; R. FIORI, *La definizione*, cit., 95.

[95] Almeno in astratto: cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 95 nt. 113.

La seconda opera su un piano diverso, quello della 'normalità-eccezionalità' dell'evento[96]: si dice infatti che i danni cagionati alle colture dall'*uredo*[97] o da un inconsueto *fervor solis* ricadono ancora una volta sul *dominus*, mentre tutti quelli imputabili a eventi ordinari (*nihil extra consuetudinem*) sul conduttore (*Sed et si uredo fructum oleae corruperit aut solis fervore non adsueto id acciderit, damnum domini futurum: si vero nihil extra consuetudinem acciderit, damnum coloni esse*).

La terza, infine, involge il criterio della 'esiguità-gravità' del danno[98]: alla fattispecie del pregiudizio arrecato da un passaggio dell'*exercitus* che, *per lasciviam*, abbia sottratto qualche cosa al colono, si contrappone quello derivato da un terremoto che sconvolge il fondo al punto tale da distruggerlo. Entrambi gli accadimenti sono indubbiamente 'esterni', ma soltanto il primo, in ragione della sua 'esiguità'[99], è addebitato al *conductor* mentre il secondo, tale da annullare ogni possibilità di *frui* del terreno, rimane a carico del locatore (*Idemque dicendum, si exercitus praeteriens per lasciviam aliquid abstulit. Sed et si ager terrae motu ita corruerit, ut nusquam sit, damno domini esse: oportere enim agrum praestari conductori, ut frui possit*).

In conclusione, pare di poter affermare che un evento dannoso grave e 'irresistibile' giammai potrebbe essere considerato *ex re ipsa*, ma ricadrebbe in ogni caso nell'ipotesi della *vis*, così come un evento esterno 'resistibile' o non particolarmente grave, per converso, dovrebbe essere invece sempre ricondotto nell'ambito dei *vitia* posti a carico dell'agricoltore[100].

Ne consegue anche che *vitia ex re ipsa* e *vis maior* costituiscono, in definitiva, «i poli di un sistema atto a esaurire tutta la sfera dei rischi dell'agricoltura»[101].

Elaborata nell'ambito dei responsi ascrivibili alla scuola di Servio, la summenzionata 'polarizzazione' permane quale 'patrimonio concettuale' consolidato in seno alla scienza giuridica romana, divenendo un riferimento imprescindibile, come paradigma di base, delle riflessioni condotte dalla giurisprudenza successiva impegnata nella materia dell'allocazione del rischio in senso tecnico in seno alla *locatio conductio*, anche al di fuori dell'ambito agricolo-pastorale preso in considerazione in D. 19.2.15.2[102].

---

96 Ma v. l'interpretazione di C. ALZON, *Les risques dans la 'locatio conductio'*, cit., 316 nt. 21 per il quale l'attribuzione delle perdite al locatore deriverebbe, anche in questo caso, più che altro dalla grave entità delle perdite patite dal raccolto (criterio di cui *sub* c).

97 Si tratta di una malattia delle piante che oggi sappiamo riconducibile all'azione di funghi parassiti, ma che gli Antichi attribuivano invece al sopraggiungere di un freddo eccezionale (così Plin. *nat. hist.* 18.68.3 [275]). Sul punto, cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 96 nt. 118.

98 Essa è proposta anche in altri responsi severiani: cfr. Alf. 2 *dig.* D. 19.2.27 pr., su cui cfr. W. DE NEEVE, *'Remissio mercedis'*, cit., 320.

99 *Contra* B.W. FRIER, *Tenant's Liability*, cit., 237, il quale ritiene, muovendo dal raffronto con Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.13.7 che anche nel passo qui discusso il *damnum* sia addebitato al conduttore in considerazione della sua resistibilità (sul punto, cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 98 nt. 125).

100 Così R. FIORI, *La definizione*, cit., 93.

101 L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 49; ma cfr. anche nt. 29.

102 Paul. 32 *ad ed.* D. 19.2.7; Tryphon. 9 *disp.* D. 19.2.8; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.13.7; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.1; Alf. 2 *dig.* D. 19.2.27 pr.-1; Alf. 3 *dig. a Paulo epit.* D. 19.2.30 pr.-1; Alf. 3 *dig. a Paulo epit.* D. 19.2.30.4 (per ulteriori rilievi su questi passi, cfr. *infra*).

Tornando alla prima parte di 14.2.10 pr., pertanto, l'accollamento della morte del *mancipium* in capo al *nauta* viene letta anch'essa come un'ipotesi di allocazione del *damnum ex re ipsa* in capo al *conductor* tenuto a effettuarne la spedizione per mare, anche in considerazione della qualifica professionale da questi rivestita: l'eventualità del perimento di uno schiavo durante la tratta, del resto, ben poteva apparire come uno di quei caratteristici 'rischi del mestiere' agevolmente ricompresi entro gli ordinari margini di aleatorietà dell'*exercitio*: date le condizioni di viaggio che connotano la navigazione antica, durissime anche per gli *ingenui*, non poteva affatto dirsi scontato che i *mancipia*, giungessero vivi a destinazione[103]. E ciò anche a prescindere dal ricorrere di eventi 'esorbitanti' come il *naufragium*[104] o l'abbordaggio, i quali[105] individuano tipicamente l'ipotesi della *vis maior* nel contesto marittimo.

Ne deriva allora che il loro perimento, solo in alcuni casi ascrivibile a un evento eccezionale, sembra piuttosto integrare, nella più parte delle fattispecie concrete, proprio gli estremi del *damnum in re ipsa*. Tale soluzione, anche in questo caso, potrebbe giustificarsi alla luce di considerazioni di stampo equitativo: non sarebbe infatti iniquo addossare al *dominus servi*, su cui grava il rischio per la perdita del medesimo, anche l'obbligo di pagare la *vectura* per un servizio mai ricevuto?

Oltre a ciò, questa chiave di lettura pare agevolata anche dalla collocazione palingenetica, sempre in tema di *remissio mercedis*[106], di un ulteriore passo frequentemente posto in connessione con D. 14.2.10 pr.[107], in ordine sia agli elementi qualificanti della fattispecie concreta (un contratto di 'trasporto

---

103 J.A.C. THOMAS, *Juridical Aspects of Carriage by Sea and Warehousing in Roman Law*, in *Recueils de la société J. Bodin pour l'histoire comparative des Institutions*, XXXII, *Les grandes escales. Première partie: antiquité et moyen age*, 1974, 120 s.; A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, Zutphen, 1978, 187 s.; J. ROUGÉ, *Le confort des passagers à bord des navires antiques*, in *Archaeonautica*, IV, 1984, 223 ss.; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 121 ss. nonché EAD., *Perdita del carico*, cit., 843.

104 Tale termine perimetra nel mondo antico una gamma di situazioni molto più ampia di quella oggi ricondotta alla sua traduzione letterale, indicando tutte quelle ipotesi in cui la nave deve considerarsi irrimediabilmente perduta, benché non ridotta a un relitto inghiottito dai flutti, magari per il fatto che si è incagliata in una secca senza possibilità di recupero oppure è stata depredata, nel corso della navigazione o financo all'approdo. Sul punto, cfr. J. ROUGÉ, *Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome*, in *Mélanges d'archéologie et d'histoire offerts à A. Piganiol*, III, Paris, 1966, 1467 ss.; ID., *Recherches*, cit., 336; J. VÉLISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève-Paris, 1980, 156; M. FIORENTINI, *Reale e immaginario piratesco nel diritto romano. Storici, giuristi, legislatori*, in *'Latrocinium maris'. Fenomenologia e repressione della pirateria nell'esperienza romana, e oltre*, a cura di I.G. Mastrorosa, Roma, 195 s., 242 s.; G.D. MEROLA, *La tutela del naufrago nell'impero romano*, in *AIRF*, XLV, 2017, 180.

105 Ma potrebbe anche trattarsi in realtà del medesimo concetto, riferibile in definitiva alla sola *vis piratica* per quanto indicato, nell'ambito della cd. *exceptio laboeniana*, mediante un duplice riferimento (*naufragio aut per vim piratarum*: cfr. Ulp. 14 *ad ed.* D. 4.9.3.1). Questa interpretazione muove le proprie mosse dalla rilevata ampiezza semantica assunta dal sostantivo '*naufragium'* (cfr. nt. precedente), suscettibile di indicare un unitario concetto di 'predazione marittima' tale da ricomprendere tanto il saccheggio di una nave in avaria, condotto a partire dalla linea costiera, quanto l'attacco dei pirati mediante abbordaggio avvenuto in mare (sul punto, cfr.: C.M. MOSCHETTI, voce *Pirateria [storia]* in *Enc. Dir.*, Milano, 1983, 873 ss.; L. MÜNCHEN, *'Persecutio piratarum'*, I, *Battaglie ambigue e svolte costituzionali nella Roma repubblicana*, Napoli, 1996, 6; M. FIORENTINI, *Reale e immaginario piratesco nel diritto romano. Storici, giuristi, legislatori*, in *'Latrocinium maris'*, cit., 235 ss.; S. GALEOTTI, '*Mare'*, cit., 164 ss. con ulteriore letteratura e fonti ivi citate).

106 Così S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 846 e nt. 41; R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 554 s., nt. 165. *Contra* TH. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'*, cit., 46 e G. LONGO, *Osservazioni critiche sulla disciplina giustinianea della 'locatio conductio'*, in *Studi in onore di B. Biondi*, II, Milano, 1965, 295.

107 Così L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 284 s. In generale, sul frammento cfr. *amplius infra*.

marittimo'[108]) sia alla statuita inesigibilità della *vectura* a fronte della perdita del carico, relativo questa volta al contesto delle contrattazioni tra *navicularii* e *procurator Caesaris*[109]. Si tratta di:

> Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6: *Item cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur, rescriptum est ab Antonino Augusto non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere, cum munere vehendi functus non sit: quod in omnibus personis similiter observandum est*[110].

Esso ci tramanda un rescritto di Caracalla[111] che prende posizione in merito alla situazione di un *navicularius* che abbia già ricevuto, al momento della partenza, la *vectura* e che si trovi poi nelle condizioni di non poter adempiere alla propria obbligazione essendo perita la nave su cui viaggiava il carico (*amissa nave*)[112]. La *quaestio* rivolta alla cancelleria imperiale è se, in casi come questo, il *navicularius* abbia titolo per trattenere la somma anticipatamente corrispostagli o se egli debba, invece, restituirla al *procurator Caesaris*; la risposta è di segno sfavorevole all'armatore (*rescriptum est ab Antonino Augusto non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere*).

Nel suo responso, Ulpiano si focalizza sulla situazione di svantaggio in cui si sarebbe venuto a trovare il funzionario imperiale a fronte del pagamento anticipato del nolo per un servizio mai ricevuto: parrebbe analogamente iniquo che quest'ultimo, oltre a subire il danno connesso al disservizio, fosse anche tenuto egualmente al pagamento del nolo, perdendo così pure la somma già corrisposta al

---

[108] Era questa, del resto, la veste giuridica assunta dal trasporto marittimo annonario: sul punto, cfr. *ex aliis* J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 385; L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 309 s..; L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 209; R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 547 s.; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 111, nt. 201. Minoritaria, sotto questo profilo, la posizione di É. JAKAB, *'Vectura pro mutua': Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19.2.15.6*, in *ZSS*, CXVII, 2000, 259 ss., che identifica il rapporto in esame come una *locatio navis*.

[109] Il riferimento del passo è all'attività di trasporto di *species annonariae* realizzata, per conto dell'amministrazione imperiale, dalle associazioni professionali di armatori (per lo più denominate come *corpora naviculariorum*: cfr. *infra*). Secondo la ricostruzione prevalente, in argomento è necessario distinguere tra il regime vigente durante il Principato e quello successivo, proprio del Dominato: per quanto concerne il primo periodo, la prestazione a favore dell'*officium annonae* si sarebbe configurata come liberamente declinabile da parte del singolo *navicularius*, con il quale direttamente si instaurava la contrattazione con i rappresentanti dei pubblici poteri, beneficiario peraltro di numerosi privilegi per il caso in cui intendesse viceversa assumerla; in merito al secondo, invece, essa si sarebbe invece contraddistinta per il suo carattere assolutamente inderogabile, tanto da risultare, per svariate ragioni ancora non del tutto chiarite, 'odiosa' (così, per estrema brevità, L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 797; A.J.B. SIRKS, *Food for Rome. The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam, 1991, V). In questo senso, il passo qui in commento pare confermare, per l'età classica avanzata, l'esistenza di un sistema diretto di contrattazione tra autorità pubblica e singoli *navicularii* (M.R. CIMMA, *Ricerche sulle società di 'publicani'*, Milano, 1981, 3 ss., 36 ss.; A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 30 ss.; L. DE SALVO, *Economia*, cit., 210 ss.; E. HÖBENREICH, *'Annona': Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat*, Graz, 1997, 83 ss.), suggerita anche da fonti epigrafiche (*CIL* II.1180 = *ILS* 1403 = *AE* 1965, 237 = *AE* 1971, 171 = *AE* 1991, 993 = *CILA* II.23, sulla quale cfr. A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 30; G. MIGLIORATI, *Iscrizioni per la ricostruzione storica dell'impero romano: da Marco Aurelio a Commodo*, Milano, 2011, 506 ss). Sull'interpretazione generale del passo, comunque, cfr. pure *infra*.

[110] Sul frammento in generale, cfr. da ultimo S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 845 ss., nonché R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 546 ss., nonché *infra*.

[111] Che, in generale, la politica annonaria dell'età dei Severi abbia registrato notevoli innovazioni è testimoniato, pur con specifico riferimento all'ambito dei rifornimenti oleari, da evidenze di carattere archeologico. Si allude qui al caso dei cd. *tituli picti*, iscrizioni presenti sul materiale anforario con lo scopo di specificare informazioni di vario genere relative al contenuto, e delle significative variazioni che i reperti registrano nella loro intestazione a cavaliere tra il principato di Settimio e quello di Alessandro Severo (sul tema, cfr. da ultimo W. BROEKAERT, *Roman Economic Policies during the Third Century A.D.: the Evidence of 'Tituli Picti' on Oil Amphorae*, in *Ancient Society*, XXXVIII, 2020, *passim*; Á. GÓMEZ - I. CASAL, *Aspectos jurídicos de la actividad comercial en Roma y los 'tituli picti'*, in *REHJ*, XXXII, *passim*, ma soprattutto 8 ss.).

[112] Sul tema in generale del trasporto annonario, cfr. *infra*.

navicularius[113]. In questo senso, la posizione del funzionario sarebbe vagamente accostabile a quella del locatore agricolo, se a questi non fosse accordato il diritto di trattenere egualmente la mercede a fronte di un'inutilizzabilità del fondo dovuta a un evento imponderabile ma ricompreso entro la sfera di sopportazione del rischio ordinaria per il conduttore[114].

5. Per una lettura critica della riconducibilità di Lab. 1 *a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr. allo schema della 'polarizzazione' serviana.

Alcuni rilievi, tuttavia, inducono a considerare con prudenza la ricostruzione complessiva appena tracciata.

In primo luogo, non è affatto chiaro quale sia la natura dell'evento che ha portato al perimento delle *species annonariae*, addossato al *navicularius* dal *rescriptum* del *princeps*, in Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6; al riguardo, non vi sono infatti elementi nel testo per poter escludere che possa essere dipeso anche da *naufragium*[115].

Sotto questo profilo, mi pare maggiormente cauto ipotizzare che la collocazione palingenetica del passo si spieghi per una simmetria nella costruzione della fattispecie, imperniata tanto in D. 19.2.15.2 quanto in D. 19.2.15.6 sulla corresponsione anticipata della mercede e sulla successiva *remissio*, più che alla luce di una rigida applicazione della logica 'serviana', basata sull'addossamento al *conductor* del *vitium in re ipsa*, anche al caso che vede coinvolto il *navicularius*[116].

---

113 L'incameramento anticipato della mercede da parte del *locator operis* poteva in effetti tradursi in una situazione concreta di vantaggio (cfr. anche *infra*), suscettibile di alterare l'equipollenza formale tra le reciproche obbligazioni delle parti consacrata nel 'tipo' negoziale oneroso della *locatio conductio* (sul punto, cfr. specialmente le riflessioni di C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 36 ss.). Muovendo da tale constatazione, e in un'ottica volta a ristabilire l'equilibrio sinallagmatico, la posizione del *locator* stesso sarebbe stata valutata rigorosamente, in chiave ora di responsabilità (come nel caso del *fullo* e del *sarcinator*, tenuti *ex custodia* per la mancata restituzione della cosa affidata alle loro cure e da questi detenuta: cfr. C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 42 ss.; ID., *'Custodia'*, cit., 272 ss.) ora, come nel caso qui in esame, di allocazione del rischio tecnicamente inteso. Ad ogni modo, gli effetti della corresponsione anticipata del nolo sull'allocazione del rischio non erano presumibilmente di univoca interpretazione, ma sempre da porre in relazione all'*id quod actum est*; così, se la mercede corrisposta all'imbarco fosse stata calcolata sulla base dei beni *impositi* sulla nave, l'obbligazione del *nauta* sarebbe stata intesa come di mezzi (con esenzione dalla sopportazione del *periculum* tecnico) secondo R. FIORI, *L'allocazione*, cit., *passim* e soprattutto 548; nonché *infra*.

114 Secondo S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 848, l'accostamento sarebbe piuttosto con la figura del colono, se questi fosse costretto a corrispondere la mercede pur non avendo potuto fruire del fondo per circostanze esorbitanti (*vis maior*) a lui non riconducibili. Effettivamente, come anche D. 14.2.10 pr., il passo che si sta ora commentando non indica se la perdita delle *species annonariae* sia da imputarsi ad un'ipotesi di forza maggiore (*naufragium*) o meno (v. nel testo).

115 V. quanto osservato da A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 33. Sulla medesima linea interpretativa si colloca S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 847 nt. 47, la quale riconnette la soluzione enunciata nel frammento, se intesa come ricomprendente anche la *vis maior*, al *tópos* dell'odiosità del *munus naviculariorum* (sul tema, cfr. anche S. GALEOTTI, *'Etiam in tempore hiberno': stagionalità della navigazione nel Mediterraneo e 'functio navicularia'. Note a margine di C.Th. 13.5.26-27 e 34 e C.Th. 13.9.3*, in *LR*, X, 2021, 459 ss. ed EAD., *'Pistorii muneris societas': note a margine di CTh. 13.5.2*, in *TSDP*, XIV, 2021, 1 ss.). Come già ricordato, parimenti 'larvato' è del resto lo stesso vincolo 'casistico' sotteso a D. 14.2.10 pr. (cfr. *supra*).

116 In questo senso, la lettura del passo formulata da S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 845 ss. (in particolare, 848) mi pare più attendibile di quella avanzata da L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 282 ss., la quale ultima lo riconduce rigidamente entro la logica della polarizzazione, per cui la perdita dello schiavo nella prima parte del passo pare necessariamente da inquadrarsi come *vitium ex ipsa re*.

Inoltre, ulteriori elementi di dubbio si affacciano ove si tenga a mente la corretta impostazione, sotto il profilo logico-giuridico, della problematica dell'allocazione del rischio in senso tecnico nel contesto nautico, in relazione soprattutto al ruolo svolto dalla *vis maior* all'interno della 'polarizzazione' serviana.

Anzitutto, posto che la *quaestio* sottostante a D. 14.2.10 pr. riguardi nulla più se non l'esigibilità della mercede, tenendo ferma l'impostazione accolta nell'ambito di questo studio, si deve supporre che agli occhi del giurista fosse già da reputarsi esclusa ogni eventuale responsabilità del *nauta*[117].

Quest'ultima, ancorata sotto il profilo dell'imputazione soggettiva *iure civili* alla *culpa*, sul piano del *ius honorarium*, nei rapporti tra privati[118], poteva sovente assumere le fisionomie di un regime di responsabilità obiettiva. Ciò avveniva, in particolare, ove le parti avessero adietto alla struttura di base della *locatio conductio mercium vehendarum* un apposito patto, denominato *receptum*, in forza del quale l'armatore assumeva su di sé l'obbligazione di consegnare salve le merci a destinazione (*rem salvam fore*), rispondendo in ogni caso del perimento delle medesime dal momento in cui queste gli erano affidate[119].

---

[117] In questo senso non deve stupire, a mio modo di vedere, l'assenza di qualsiasi riferimento a una possibile *culpa* di quest'ultimo, proprio in considerazione del fatto che il giureconsulto si sta qui occupando di mera allocazione del rischio contrattuale in senso tecnico: problematica rispetto alla quale il richiamo alla *culpa* (ma lo stesso sarebbe anche per il dolo, la *custodia* o il *receptum*) è in verità inconferente. In argomento, cfr. in particolare C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 31 nt. 48 (con letteratura ivi citata), nonché *infra*.

[118] Il regime del *receptum* non è infatti attestato per quanto riguarda la posizione dei *navicularii qui annonae serviunt*; pare anzi che questo genere di trasporti avvenissero per lo più a pericolo dell'amministrazione pubblica stessa, quale misura incentivante (ma non senza eccezioni: cfr. Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6, su cui cfr. *infra*).

[119] A dire il vero, pare che questa forma assai rigorosa di responsabilità discendesse in origine: da un elemento convenzionale (ossia l'espressa pattuizione tra 'imprenditore' e proprietario delle merci: cd. '*pactum*' pretorio) e un altro di tipo reale (la materiale recezione delle cose oggetto dell'accordo pretorio da parte del *nauta* o dei suoi ausiliari). Ciò appare rispecchiato nella stessa ambivalenza semantica del verbo '*recipere*', impiegato per designare sia l'atto di assunzione convenzionale, da parte del *nauta*, dell'impegno di restituire indenni taluni oggetti dei propri clienti, addossandosi in ordine ad essi una responsabilità inesorabile, sia l'atto materiale della presa in consegna delle cose. Progressivamente, l'oggetto della responsabilità *ex recepto* andò incontro ad una estensione in relazione a ciascuno dei suoi originari elementi costitutivi: quello convenzionale e quello reale. In merito al primo, nel I sec. d.C., per il giurista Viviano erano coperte dalla garanzia non solo le *merces receptae* nella nave, ma anche gli effetti personali dei passeggeri (*locatores* delle *merces vehendae*) che fossero stati semplicemente imbarcati e per i quali non era dovuta la *vectura* (cioè il nolo) al *nauta* (non espressamente previsti, quindi, quali oggetto del *receptum*-patto): cfr. Paul. 13 *ad ed.* D. 4.9.4.2: *Vivianus dixit etiam ad eas res hoc edictum pertinere, quae post impositas merces in navem locatasque inferentur, etsi earum vectura non debetur, ut vestimentorum, penoris cottidiani, quia haec ipsa ceterarum rerum locationi accedunt*. Rispetto al secondo, nel II sec. d.C., il giurista Pomponio estese la responsabilità *ex recepto* a quelle merci per le quali era intervenuto senz'altro il patto di *receptum*, ma che ancora non erano state '*receptae*' (e cioè 'stivate' in senso materiale) nella nave (questo orientamento sembra però abbandonato, a cavaliere tra II e III sec. d.C., da Ulpiano, come dimostrato da Ulp. 14 *ad ed.* D. 4.9.3 pr.: *Et ita de facto vectorum etiam Pomponius libro trigensimo quarto scribit. idem ait, etiamsi nondum sint res in navem receptae, sed in litore perierint, quas semel recepit, periculum ad eum pertinere*).

Tale assetto di interessi viene dotato di azione *in factum* ad opera del pretore[120] e questo riconoscimento viene definito massimamente 'utile' da Ulpiano[121], in considerazione sia della diffidenza notoriamente nutrita presso i Romani per la categoria professionale dei *nautae*[122] sia, probabilmente, della consapevolezza circa il rango anche pubblicistico della tutela accordata ai *domini mercium*: proteggere la posizione di questi ultimi introducendo una regola rigorosa per valutare l'inadempimento della controparte dovette infatti apparire funzionale anche a preservare la floridità dell'economia mercantile romana nel suo complesso[123].

Coerentemente con queste finalità, la frequenza del ricorso nella prassi a tale patto dovette essere presumibilmente elevata, se è vero che le riflessioni dei *prudentes* in merito alla responsabilità armatoriale appaiono profondamente influenzate dal *ius honorarium*, più che orientate a definire presupposti e limiti di operatività della stessa *actio ex conducto locato* civilistica[124]. Tale anzi deve essere stata la diffusione della pattuizione in parola che, probabilmente[125] già sul finire del II sec. d.C., essa passò da mero elemento

---

120 Secondo la dottrina maggioritaria, già a partire dalla metà del II sec. a.C., quando la cd. 'età commerciale' di Roma appariva ormai in via di consolidamento. Sul punto, cfr. F.M. DE ROBERTIS, *'Receptum nautarum'. Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano, con riferimento alla disciplina particolare concernente il 'caupo' e lo 'stabularius'*, in *Ann. Bari*, XII, 1952, 19; ID., *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'età repubblicana*, in *RDN*, XXVI.1, 1965, 93, nt. 6 ripreso da L.R. MÉNAGER, cit., 192, 202 ss. Ma cfr., pure, l'ulteriore letteratura citata in S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 137, nt. 308; nonché R. FERCIA, *Criteri di responsabilità dell''exercitor'. Modelli culturali dell'attribuzione di rischio e regime della nossalità nelle azioni penali 'in factum contra nautas, caupones, stabularios'*, Torino, 2002, 211 s.; M. SALAZAR REVUELTA, *Configuración jurica del 'recpetum nautarum, cauponum, et stabulariorum' y evolución de la responsabilidad 'recepticia' en el Derecho Romano*, in *AFDUDC*, X, 2006, 1089 ss.; N.K. RAUH, *Merchants*, cit., 33, 107 ss.

121 Ulp. 14 *ad ed.* D. 4.9.1 pr.: *Ait praetor: 'nautae caupones stabularii quod cuiusque salvum fore receperint nisi restituent, in eos iudicium dabo'. Maxima utilitas est huius edicti, quia necesse est plerumque eorum fidem sequi et res custodiae eorum committere. ne quisquam putet graviter hoc adversus eos constitutum: nam est in ipsorum arbitrio, ne quem recipiant, et nisi hoc esset statutum, materia daretur cum furibus adversus eos quos recipiunt coeundi, cum ne nunc quidem abstineant huiusmodi fraudibus*. Sulla *laudatio edicti* ulpianea, cfr. *ex aliis* F.M. DE ROBERTIS, *'Receptum'*, cit., 17 ss., 137 ss.; L.R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., 396; S. GALEOTTI, '*Mare'*, cit., 138, nt. 312.

122 Non diversamente che per le altre due categorie professionali assoggettate, forse in un momento storico successivo, alla disciplina *ex recepto*, ossia stallieri (*stabularii*) e locandieri/albergatori (*caupones*): cfr. nt. precedente nonché F.M. DE ROBERTIS, *'Receptum'*, cit., 125 ss.; L.R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., 393, nt. 128; J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 384; R. FERCIA, *Criteri*, cit., 175 s., 202 s.; M. SALAZAR REVUELTA, *Configuración*, cit., 1087; C. PELLOSO, *'Custodia'*, cit., 281; A. PETRUCCI, *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori*, I, Torino, 2007, 120 s. e nt. 6. Forme particolari di responsabilità *ex recepto*, inoltre, erano quelle previste in capo ai banchieri (*receptum argentarii*) e agli arbitri (*receptum arbitri*): nel primo caso, per il pagamento a una determinata persona di un debito, esistente o futuro, del cliente (cfr. *Iust. a. Iuliano pp.* C. 4.18.2 pr. [a. 531]; *Imp. Iust.* C. 4.18.2.1 [a. 531]); nel secondo, a suggello dell'impegno di decidere una controversia (cfr. Ulp. 13 *ad ed.* D. 4.8.3.1; Ulp. 13 *ad ed.* D. 4.8.13.2; Ulp. 13 *ad ed.* D. 4.8.15).

123 V. quanto osservato da S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 138: nella c.d. 'età commerciale di Roma' (sull'espansione romana nel Mediterraneo, cfr. R. FERCIA, *Criteri*, cit., 211; M. SALAZAR REVUELTA, *Configuración*, cit., 1089 ss.; N.K. RAUH, *Merchants*, cit., 33, 107 ss.), sorge la specifica esigenza di tutelare *mercatores* e passeggeri delle navi dalle conseguenze economiche del furto, del perimento o del danneggiamento delle *res* imbarcate; ciò, peraltro, a fronte di gravi ragioni di sospetto verso gli armatori, i quali soli, del resto, potevano esercitare una qualche funzione di vigilanza e controllo sulle medesime una volta imbarcate (cfr. nt. precedente).

124 Può dirsi cioè che il riconoscimento pretorio del patto *de recepto* abbia reso in qualche modo residuale lo spazio di riflessione che, in suo difetto, la giurisprudenza romana avrebbe dedicato a definire il perimetro di applicazione delle azioni contrattuali tipiche, *conducti* e *locati*, a sanzione della responsabilità contrattuale incombente sulle parti (al riguardo, cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit, 113, la quale discorre di una 'compressione' di tale ambito di dibattito scientifico, richiamandosi a quanto osservato da R. FERCIA, *Criteri*, cit., 174 s., 185 ss.; ID., *La responsabilità*, cit., 70 ss.).

125 In dottrina non vi è, in realtà, unanimità di vedute sull'epoca in cui il *receptum* avrebbe perso il suo carattere autonomo. Alcuni autori, in particolare, sostengono che ciò sarebbe avvenuto in età postclassica o giustinianea (cfr. P. HUVELIN, *Études*, cit., 146 ss.; F.M. DE ROBERTIS, *'Receptum'*, cit., 51 s., 61 ss., 69, 76 ss., 92, nt. 4; L.R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., 200 ss.; J.A.C. THOMAS, *Juridical Aspects*, cit., 138; J.L. ZAMORA MANZANO, *Averías y accidentes en derecho marítimo romano*, Madrid, 2000, 56 ss., 62). Un'opinione isolata, per contro, ritiene che il *receptum* mantenesse, ancora nel VI sec. d.C., il suo carattere originario di

accidentale a vero e proprio elemento naturale del negozio, collegato al solo fatto di *recipere merces* ove non espressamente escluso dalle parti.

Per altro verso, vale la pena di rammentare che, almeno a partire da Labeone, il principio dell'assunzione in capo al *nauta* di una responsabilità oggettiva e assoluta, pur permanendo come inderogabile in termini diritto sostanziale, andrà incontro a una forte limitazione sul piano processuale.

Risale infatti all'opera di questo maestro della scienza giuridica antica l'introduzione di una eccezione, più tardi detta appunto 'labeoniana', che, invocata in giudizio dal *nauta* ipoteticamente convenuto in seguito ad un esito infausto della navigazione (tale da renderlo a rigore inadempiente), lo avrebbe reso esonerabile da responsabilità, nel caso in cui egli stesso si fosse trovato a subire un *naufragium* e/o *vis piratarum*. Si voleva con ciò evitare che, al verificarsi di tali odiose circostanze, per la verità non necessariamente alternative tra loro[126], il titolare dell'impresa di navigazione, già duramente colpito, si trovasse per giunta nella condizione di dover risarcire la controparte[127].

Introdotta quale mera *exceptio in factum* (da concedersi dunque ad opera del pretore previa una valutazione delle circostanze fattuali condotta caso per caso) e soltanto a fronte dell'evento-attacco dei pirati/*naufragium*[128], l'*exceptio labeoniana* andò incontro, nel corso del primo secolo e mezzo del Principato, a un processo di progressivo ampliamento applicativo che la condurrà a includere in sé ogni ipotesi di *vis maior* concepita oramai in termini generali. Questa evoluzione comportò l'accostamento, anche se non una vera e propria assimilazione[129], della responsabilità *ex recepto*, fondata sul *ius honorarium*, alla figura di

garanzia convenzionale (cfr. A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 201 ss.). La maggior parte degli studiosi, tuttavia, colloca oggi tra la fine del II e l'inizio del III sec. d.C. il momento in cui il patto pretorio si sarebbe trasformato in elemento naturale della locazione marittima: cfr. V. ARANGIO-RUIZ, *Responsabilità*, cit., 103 ss.; M. SALAZAR REVUELTA, *Configuración*, cit., 1092 ss.; A. PETRUCCI, *Per una storia*, I, cit., 142 ss.; M. CASOLA, *Le regole*, cit., 63 s. e nt. 18; C. PELLOSO, *'Custodia'*, cit., 290 s; R. FERCIA, *La responsabilità*, cit., 299; P.F. CANDY, *Historical Development of Roman Maritime Law during the Late Republic and Early Principate*, Edinburgh, 2019, 219.

126 Per parte della dottrina, anzi, queste espressioni sarebbero persino da intendersi quali perfettamente sinonimiche, a formare un'endiadi. È questa la posizione espressa da coloro i quali ritengono che la particella 'aut' utilizzata da Labeone abbia in verità funzione congiuntiva, piuttosto che disgiuntiva (come P. CARVAJAL, *La persistencia de 'recipere' en su acepción de prometer y la desvinculación entre 'vis maior' y la 'exceptio Labeonis' en época postclasica 'salvum recipere obligare' y 'suscipere in fidem suam'*, in *Studi in onore di A. Metro*, I, a cura di C. Russo Ruggeri, Milano, 2009, 429 s. ed E. STOLFI, *Studi sui 'libri ad edictum' di Pomponio*, I, *Trasmissione e fonti*, Napoli, 2002, 408, nt. 267; *contra*, cfr. *ex aliis* M. FIORENTINI, *Reale e immaginario piratesco nel diritto romano. Storici, giuristi, legislatori*, in '*Latrocinium maris'*, cit., 259, nt. 140). Sul punto, è forse condivisibile quanto sostenuto da S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 158 ss. e nt. 15: secondo l'autrice, è proprio sulla base dell'estrema ampiezza semantica assunta dal termine '*naufragium*' (riferibile ad ogni ipotesi di perdita della nave, in qualsiasi modo verificata: perché inghiottita dai flutti, semplicemente incagliata senza possibilità di recupero, fatta oggetto di assalto o predazione all'approdo, o altro ancora: cfr. letteratura e fonti ivi citate), che dovrebbe portare ad escludere l'interpretazione in chiave disgiuntiva dell'espressione '*vis piratarum aut naufragium*'. Diversamente, infatti, le maglie dell'eccezione concessa da Labeone apparirebbero tanto largheggianti da compromettere potenzialmente la stessa operatività del regime *ex recepto*.

127 In merito alla *ratio* dell'*exceptio labeoniana*, mi permetto di rinviare per tutti a S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 161.

128 Che la portata originaria dell'eccezione concessa da Labeone ai *nautae* fosse circoscritta a ipotesi ben delimitate (o forse, addirittura, ad una soltanto: cfr. *supra*) corrisponde ad una presa di posizione pressoché universalmente sostenuta in dottrina. Per tutti, cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 158 (con ampia rassegna della letteratura). Per quanto riguarda, invece, l'interpretazione delle ipotesi, o dell'unica ipotesi, ricomprese nell'alveo originario dell'*exceptio* in parola, cfr. *infra* nelle note.

129 Se non altro per il fatto che, nella *custodia* in senso tecnico, la *vis maior* avrebbe rilevato quale esimente *ispo iure*: cfr. per tutti C. PELLOSO, *'Custodia'*, cit., 16.

responsabilità obiettiva di *ius civile*, detta '*custodia*', gravante su determinate categorie di soggetti (come, ad esempio, il *fullo* e il *sarcinator*) la quale ultima ammetteva appunto, quale fattispecie esimente, la forza maggiore intesa in termini onnicomprensivi[130].

Se ne deduce, allora, che una responsabilità del *nauta*, per lo meno se preventivamente tenuto *ex recepto* (aspetto non chiarito in D. 14.2.10 pr., ma che parrebbe arbitrario escludere a priori, a mente appunto dell'ampia diffusione pratica dell'assetto negoziale in parola sopra ricordata) può essere esclusa soltanto ipotizzando di dover ascrivere la morte dello schiavo a un evento di *naufragium-vis maior*: diversamente, infatti, la pretesa avanzata verso il *nauta* per la perdita del *servus* sarebbe concepita nella misura dell'*id quod interest* e non limitata all'esigibilità della *vectura*.

Ma, se è così, allora, la possibilità di leggere il frammento in chiave di polarizzazione serviana sfuma, rimanendo una spiegazione plausibile, ma non certa, soltanto ove l'armatore fosse previamente tenuto a titolo di *culpa*[131] posto che, alla stregua di questo criterio di imputazione soggettiva, la responsabilità è escludibile anche a prescindere dal ricorrere della *vis cui resisti non potest*.

Per altro versante, questo esito interpretativo appare confermato dall'analisi del ruolo svolto dalla *vis maior* nell'ambito della stessa logica serviana che conduce, come si è visto, ad addossare il rischio al *locator*, mentre, nel passo in commento, questo viene chiaramente sopportato dal *nauta-conductor*.

6. Per una lettura di D. 14.2.10 pr. alla luce dell'*id quod actum est*.

Alla luce delle considerazioni svolte, nella comprensione della *ratio* sottesa *regula*, il primato sembra da attribuirsi, anziché alla schematizzazione cristallizzatasi a partire da Servio, all'*id quod actum est* delle parti, pur se verosimilmente influenzato dalla considerazione della qualifica in senso professionale del *conductor*.

A questo riguardo, la chiave di interpretazione della *regula* labeoniana stabilita in apertura è forse ottenibile, più direttamente, mediante un raffronto con il contenuto della nota di commento attribuita a Paolo.

Quest'ultima pare riferirsi a prassi documentali diffuse nel Mediterraneo almeno a cominciare dal I sec. d.C. inerenti al meccanismo di computo della mercede, di cui conosciamo per certo l'esistenza ma

[130] Questo spiega pertanto l'utilizzo, che potrebbe apparire *ictu oculi* promiscuo, di terminologia attinente alla sfera dell'una e dell'altra responsabilità da parte di Gaio (cfr. Gai. 5 *ad ed. prov.* D. 4.9.5 pr.-1) e, mezzo secolo più tardi, Ulpiano (Ulp. 14 *ad ed.* D. 4.9.1.8; Ulp. 38 *ad ed.* D. 47.5.1.4). In argomento, cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 179 nt. 115 e C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 28 ss.

[131] Come forse avveniva nel caso dei *navicularii qui annonae urbis serviunt* (cfr. però al riguardo in senso critico a tale ipotesi le conclusioni raggiunte nel secondo capitolo del presente lavoro): ad ogni modo, come si è visto, anche nel caso di Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6 l'ascrivibilità della perdita delle *species annonariae* a *vitium in re ipsa* è tutt'altro che irenica (cfr. *supra*).

solo per il tramite di fonti indirette[132]. Più in particolare, il giurista severiano, lungi dall'intaccare la validità generale del *pithanon*[133], ne circoscrive tuttavia la portata operativa a un'ipotesi in particolare, valorizzando appunto il contenuto puntuale dell'accordo dei contraenti: ove la *vectura* risulti infatti calcolata sulle merci *deportatae*, sarà senz'altro applicato il criterio rigoroso posto dal maestro augusteo[134] (il perimento di esse incomberà cioè sul *nauta*); viceversa, nel caso in cui il nolo venga computata sui beni meramente *impositi* (*Paulus: immo quaeritur, quid actum est, utrum ut pro his qui impositi an pro his qui deportati essent, merces daretur*:). Quest'ultima soluzione poi, si legge ancora nel passo, dovrà essere preferita, perché più favorevole all'armatore, nei casi di incerta qualificazione per il silenzio delle parti (*quod si hoc apparere non poterit, satis erit pro nauta, si probaverit impositum esse mancipium*).

Sulla scia di Roberto Fiori[135], si potrebbe ritenere che, a seconda dell'intento negoziale posto alla base della corresponsione della *merces*, l'obbligazione del trasportatore sia configurata, riprendendo la celebre distinzione elaborata in seno alla dottrina francese[136], in termini 'di risultato' (se riferita ai *deportati*) oppure 'di mezzi' (se riferita agli *impositi*) e che, a seconda di questa differente configurazione, l'assunzione del rischio della spedizione marittima sia allocato in capo all'armatore (nel primo caso) o al *dominus mercium* (nel secondo).

Ciò pare emergere, peraltro, anche dalle scelte operate a livello lessicale dal giurista severiano: in maniera particolare, dall'utilizzo, per riferirsi ai beni giunti a destinazione, al verbo *deportare* (in luogo del semplice *portare*) a sottolineare, proprio attraverso il prefisso '*de-*'[137], l'esito della consegna delle merci.

---

132 Al riguardo, cfr. A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 123 s., 156, 205. Di queste prassi è possibile ricostruire una panoramica generale, pur in via congetturale e non senza prestare le dovute cautele, con quelle documentate nei contemporanei papiri greco-egizi: sul punto, cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 512 e nt. 15; nonché *infra*.

133 Sul valore dei *pithana* labeoniani quali 'massime' destinate a trovare applicazione nella più parte dei casi, secondo il criterio dell'*id quod plerumque accidit*, ma suscettibili di non trovare seguito ove le circostanze del caso concreto suggeriscano l'adozione di una soluzione diversa, cfr. M. TALAMANCA, *I 'Pithana' di Labeone e la logica stoica*, in *Iura*, XXVI; 1975, 31 ss.; nonché L. VACCA, *La giurisprudenza nel sistema delle fonti del diritto romano. Corso di lezioni*^{2}, Torino, 2012, 126 ss.

134 Si potrebbe pertanto immaginare che Labeone, dando per scontata l'esistenza delle prassi marittime in commento e attenendosi, nella formulazione generale del *pithanon*, all'*id quod plerumque accidit* della sua epoca, indicasse quale regola di *default* quella incentrata sul computo della *vectura* sui *mancipia deportati*; a differenza di Paolo: cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 522 s.; nonché *infra*.

135 Cfr. da ultimo di R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 511 ss. (in particolare, 519 ss.) con un parziale superamento del pensiero già espresso dall'autore in alcuni suoi precedenti lavori in merito all'interpretazione del passo in esame (ID., *La definizione*, cit., 131 ss.; nonché ID., *Forme e regole*, cit., 153 ss.).

136 Sul punto, cfr. *infra*.

137 Cfr. anche Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.1, ove Paolo impiega, sempre per esprimere il medesimo concetto, il gerundivo *devehendae* riferito alle *merces* oggetto del contratto, in contrapposizione al verbo *portare*, che implica l'idea di condurle per mare ma senza necessariamente consegnarle a destinazione: cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 539 e nt. 12. Nello stesso senso di obbligazione 'di risultato', in Ulp. 29 *ad Sab.* D. 47.2.14.17 si parla di una *locatio epistulae perferendae*; è possibile che lo stesso valore abbia l'uso del verbo in Ulp. 14 *ad ed.* D. 4.9.3.1: … *si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato convenietur*. L'uso di *devehere* ricorre anche in Ulp. 4 *disp.* D. 28.5.35 pr. per indicare la consegna finale, non però al fine di distinguere la natura del negozio, ma solo di esprimere dal punto di vista spaziale l'esito del trasporto. Quest'uso della terminologia (*merces impositae* e *perferendae*, *pervenire*, *deportare*) è confermato, poi, anche da Scaev. 28 *dig.* D. 45.1.122.1, relativo a una fattispecie di prestito marittimo (sul passo, *ex aliis* cfr. U.E. PAOLI, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, in *Studi di diritto attico*, Firenze, 1930 [rist. Milano, 1974], 24 ss.; A. BISCARDI, *'Actio pecuniae traiecticiae'. Contributo alla dottrina delle clausole penali*, Siena, 1947, 77 ss.; F. DE MARTINO, *Sul"actio pecuniae traiecticiae'*, Siena, 1947, 32 ss.; F. REINOSO BARBERO, *El 'foenus nauticum' de Calimaco*, in *Studi A. Biscardi*, V, Milano,

In questo senso, ancora, è possibile ipotizzare che Labeone, nella formulazione generale del *pithanon*, avesse di mira, probabilmente come ipotesi di *default*, un assetto di interessi corrispondente alla prima fattispecie menzionata da Paolo e che dunque, per tale motivo[138], addebitasse la perdita dello schiavo, indipendentemente dalla sua qualificazione o meno in termini di *vis maior*, all'armatore. Al contempo, si potrebbe ritenere che lo stesso Paolo, forse per un mutamento nei criteri di interpretazione delle prassi marittime realizzatosi al tempo in cui egli scrive[139], tenesse fermo, in difetto di regolamento negoziale, il meccanismo residuale di computo della mercede di matrice opposta, sugli *impositi* (*quod si hoc apparere non poterit, satis erit pro nauta, si probaverit impositum esse mancipium*).

Questa proposta di ricostruzione, la quale valorizza in definitiva l'*id quod actum est* dei contraenti, più che la rigida ascrivibilità delle regole di allocazione del rischio in ambito nautico entro la logica della 'polarizzazione' serviana[140], appare complessivamente persuasiva.

Tuttavia, almeno per quanto concerne la lettura delle prassi negoziali sottese al frammento in chiave di contrapposizione tra obbligazione di mezzi e di risultato, risulta al contempo parzialmente superabile[141].

In effetti, l'apporto paolino, a ben guardare, trae le proprie mosse non tanto dalla prospettiva dell'obbligazione di mezzi[142] quanto, piuttosto, dall'estensione della prestazione richiesta al *nauta*: laddove la mercede sia calcolata sugli *impositi*, l'armatore sarà tenuto ad imbarcarli e condurli per mare, ma non necessariamente a portarli *vivi* a destinazione. Ciò emerge chiaramente proprio dall'ultima parte del frammento, in cui il giureconsulto severiano afferma che, in caso di silenzio negoziale sulle modalità di

1984, 297 ss.; G. PURPURA, *Studi romanistici*, cit., 205 ss.; I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo in diritto romano*, Bologna, 2011, 143 ss.).

138 Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 522 s.

139 Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 522 s. Sotto questa prospettiva, la regola di *default* affermata da Paolo sarebbe allora corrispondente a quella affermata, in età moderna, a partire dall'elaborazione del diritto marittimo prodottasi, sulla scorta del pensiero giuridico romano, in seno al *Common Law*, pur con alcune eccezioni (come, ad esempio, il caso dei viaggi oceanici, a fronte della cui intrinseca insidiosità, l'obbligazione del *nauta* continuerà ad essere riconosciuta come limitata alla presa in carico e alla conduzione per mare delle merci): v. quanto osservato sul punto da R.-J. VALIN, *Nouveau commentaire sul l'ordonnance de la marine*, I, La Rochelle, 1760, 627 (lib. III tit. 3 art. 18); oltre che da H.S. KHALILIEH, *Admiralty and Mritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050)*, Leiden - Boston, 2006, 125 ss., secondo cui questa innovazione, certamente dovuta ad una maggiore sicurezza raggiunta nei viaggi di breve durata, potrebbe essere diffusa già nella prassi mediterranea dell'Alto Medioevo, nel cui ambito la giurisprudenza islamica inizia a differenziare la navigazione in alto mare da quella di costa, prevalente, affermandosi altresì che, normalmente, il nolo deve essere corrisposto all'arrivo).

140 Per quanto si dirà anche nel prosieguo del presente capitolo, nelle fattispecie di allocazione del rischio marittimo imperniate sul computo del nolo in proporzione alle merci imbarcate (*impositae*) o condotte a destinazione (*deportatae*), la logica di ripartizione degli eventi dannosi basata sulla contrapposizione serviana appare in definitiva 'offuscata' dallo stesso meccanismo di calcolo della *vectura*: cfr. *infra*.

141 Cfr. subito *infra* nelle note.

142 Categoria del resto ascrivibile, come già ricordato nel testo, più alla dottrina del diritto intermedio che alla giurisprudenza romana. Vedi la ricostruzione storico-giuridica tracciata sull'argomento da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 523 ss. (con ampia rassegna della letteratura e fonti ivi citate), ma v. anche ID., *La definizione*, cit., 212 ss.; *Forme e regole*, cit., 157 e nt. 24.

computo della *vectura* (*quod si hoc apparere non poterit*), «sarà sufficiente (per conseguire il nolo) che l'armatore provi che il servo è stato caricato[143]» (*satis erit pro nauta, si probaverit impositum esse mancipium*).

Che cosa significa che la prova dell'imbarco[144] sarà considerata per il *nauta* 'sufficiente', in caso di *vectura* modulata sugli *impositi*? Al quesito pare debba essere data risposta, più che configurando l'obbligazione armatoriale come 'di mezzi', a partire dall'estensione del contenuto della prestazione contrattuale per come specificato dall'attività negoziale delle parti[145].

Nella fattispecie incentrata sull'*impositum*, questi è cioè tenuto, per convenzione delle parti espressa mediante le modalità di computo del nolo, meramente all'attività di imbarcare e condurre per mare gli schiavi; indipendentemente dall'esito, felice o meno, del viaggio. Ne consegue, allora, che anche nel caso di perimento di uno o più tra i *servi* intercorso durante il tragitto, egli sarà in definitiva autorizzato a trattenere la mercede, dal momento che, in verità, la sua obbligazione è stata esattamente adempiuta.

In altri termini, nella prospettiva paolina, in una fattispecie come questa, a ben guardare non si pone alcuna questione di allocazione del rischio tecnicamente inteso dal momento, a monte e a maggior ragione, ogni responsabilità del trasportatore è esclusa in radice dalla circostanza che questi ha estinto, fisiologicamente, il proprio obbligo: se è così, allora, ben si comprende come quest'ultimo potrà, a propria volta, pretendere l'adempimento dell'obbligazione di pagare la mercede incombente sul *dominus mercium*.

Sulla scorta di queste osservazioni, ecco come la teoria qui accolta può essere rimodulata: è probabile che Labeone tenesse a mente, forse in base all'*id quod plerumque accidit* della sua epoca, la regolazione negoziale sovrapponibile alla prima ipotesi considerata da Paolo (mercede computata sui *deportati*) e che quindi reputasse l'armatore tenuto di *default* a consegnare tutti i *mancipia* vivi a destinazione; per il secondo giureconsulto, invece, salvo espressa pattuizione delle parti di segno diverso, il *nauta* doveva reputarsi obbligato soltanto a imbarcare gli schiavi, non rientrando nel perimetro dei suoi obblighi contrattuali anche il garantire che questi pervenissero in condizioni di integrità psico-fisica all'arrivo.

In questa seconda ipotesi, come già sottolineato, considerandosi adempiuta la sua obbligazione nonostante la perdita di uno tra gli schiavi trasportati, non si porrà alcuna questione di *periculum*. Ed è

---

143 *Iustiniani Augusti Digesta seu Pandectae*, trad. it. a cura di S. Schipani, III, Milano, 2007.

144 Ragionevolmente, tale prova doveva avvenire mediante l'esibizione dei documenti di carico (concorde R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 521).

145 Sempre in termini di estensione del contenuto dell'obbligazione incombente sul *nauta* ragiona in effetti R. FIORI, *L'allocazione*, cit., *passim*. Tuttavia, nel contributo citato, ciò viene sovrapposto, pur riconoscendo il carattere relativo di tale operazione, alla distinzione moderna tra obbligazioni di mezzo e di risultato. Ebbene, proprio quest'ultima sovrastruttura concettuale potrebbe essere evitata, ad avviso di chi scrive, riconducendo la distinzione operata dai *prudentes* sulle modalità di computo del nolo all'*id quod actum est* in sé considerato, senza necessità di ricorrere ad ulteriori superfetazioni. Si tratterebbe cioè, volendo utilizzare le categorie odierne, di una differenziazione rilevante già sul piano della 'causa' contrattuale.

proprio per questo motivo, in definitiva, che, nel silenzio dei contraenti, la mercede dovrà essere intesa come riferita agli *impositi*, trattandosi di una soluzione favorevole al *nauta*[146].

7. Una prima conferma della superabilità della tesi della 'tripartizione tradizionale' della *locatio conductio*: l'apporto paolino in D. 14.2.10 pr. tra prassi commerciali romane e greco-egizie.

Al fine di meglio comprendere la logica sottesa alla distinzione esplicitata da Paolo, è stato evidenziato in dottrina[147] come i modelli di regolamento negoziale presi in considerazione dal giureconsulto possano essere messi a raffronto, pur prestando le dovute cautele[148], con quelli emergenti dai contemporanei papiri greco-egizi concernenti la navigazione nilotica.

In quest'ambito, infatti, si trovano attestati differenti modelli contrattuali relativi al trasporto per via d'acqua.

Il più semplice tra essi, richiamato da un papiro di età augustea (*P. Köln* III 147), è quello consistente in una mera locazione della nave.

Per ciò che traspare dalla fonte[149], è interessante notare come il contratto sia costruito come una serie di obblighi del conduttore: quest'ultimo si impegna a restituire la nave concessagli in prestito con il suo equipaggiamento, senza alcun danno che non derivi dal logorio tollerabile in base all'utilizzo abituale della *res locata* o dalla forza maggiore (τι βίαιον ἐκ θεοῦ), delineata da accidenti quali tempesta, incendio e saccheggio; l'onere della prova delle circostanze esimenti è posto in capo allo stesso *conductor*. La posizione di questi, del resto, pare delineata in termini alquanto rigorosi in generale: in caso di mancato rispetto dell'obbligo di riconsegna del natante, egli pagherà al locatore i danni e ciò che sia dovuto di parti del canone (per il ritardo) nonché la metà della somma a titolo di penale, oltre a una ulteriore da consacrare a Cesare; tutti questi obblighi di pagamento sono garantiti con il proprio patrimonio. Inoltre, in caso di qualsiasi tipo di inadempimento del conduttore, sarà legittimo per la controparte risolvere il contratto e

---

146 Pare di poter ipotizzare, anche tenendo a mente l'evoluzione del diritto marittimo posteriore all'età romana in relazione agli sviluppi della tecnologia (cfr. *infra*, rispetto al raffronto con il diritto marittimo di *Common Law*), che tale *ratio* di favore per i traportatori avesse funzione di riequilibrare, a fronte degli elevati rischi connessi all'esercizio dell'attività armatoriale, la posizione di questi ultimi.

147 Sempre da parte di R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 512 ss.

148 Dovute alla necessità di tenere conto della differenza di contesto geografico, sociale e politico: per tutti, cfr. A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 171; R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 512 nt. 15. Cfr. inoltre *supra* nelle note. Per quanto riguarda, invece, il rapporto tra queste testimonianze e la disciplina romana del *receptum nautarum*, v. *in primis* lo studio condotto da CH.H. BRECHT, *Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht*, München, 1962, 3 ss.

149 Della quale, a causa di una lacuna iniziale presente nel testo, non sappiamo purtroppo in grado di ricostruire il contesto di riferimento. Sul punto, cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 512.

concedere in locazione ad altri l'imbarcazione, imputando al primo conduttore l'eventuale mancato guadagno[150].

Tale configurazione deriva dal fatto che, in un assetto di interessi come questo[151], il *conductor*, ricevendo l'imbarcazione, ne assume la gestione per intero (si tratta dunque di un modello assimilabile a

---

[150] *P. Köln* III 147 (30 a.C. - 15 d.C.): [- ca. 10 -].[.] [- ca. 40 -] | .[.]... νων πρ[ ]ς...[.].. [- ca. 28 -] | τὴν [illegible] τοῦ χρόνου .[.]. .[. .] [- ca. 23 -] | σὺν τοῖς σκεύεσι ἐπ ὶ τῷ ν κατ[ὰ] Ἀ λε[ξ]ανδρε[ίαν ὅρμων]᾽ ἐμ μηδ̣ενὶ κατα|βεβλαμμένα πλὴν τριβῆς καὶ σ{κ}ήψεως, πλὴν ἐὰν μή τι βίαιον ἐκ θεοῦ | γ[έ]νη[τ]αι κατὰ χιμῶνα ἢ πυρὸς ἀπὸ γῆς πάθῃ τὸ πλοῖον ἢ ὑπὸ πολεμίων ἢ ληστῶν περισπασθῇ ὃ κα[ὶ] συμφανὲς καταστήσῳ . ἐὰν δέ τι τούτων | παραβαίνω, ἐκτείσω σοι τά τε βλάβη καὶ ὃ ἐὰν ὀφιλήσω πρὸς τὰ τῶν | ναύλων μέρη σὺν ἡμιολίαι καὶ ἄλλας `ὡς/ ἴδιον χρέος ἀργυρίου δραχμὰς πεντακοσία[ς] | καὶ ἱερὰς Καίσαρι δραχμὰς διακοσίας χωρὶς τοῦ μένειν κύρια τὰ προγεγραμ(μένα), | τῆς πράξεως σοι οὔσης ἕκ τε ἐμοῦ καὶ ἐκ τῶν ὑπαρχόντων μοι πάντων | καθάπερ ἐγ δίκης ἀκύρων οὐσῶν ὧν ἐὰν ἐπενέγκωι πίστεων πασῶν
| καὶ πάσης σκέπης. ἐὰν δέ τι παρασυγγραφῶ, ἐξέστω σοι ἐγβάλλοντά με | ἐκ τῆς μισθώσεως ἐνχρόνου οὔσης ἑτέρῳ μεταμισθῶσαι καὶ εἰσ|πράσσειν τὸ ἐσόμενον ἀφεύρεμα παρὰ τὴν ἐξαναμίσθωσιν | ὑπὲρ̣ ὧν καὶ ἐν ἡμέραις χρημα τι̣ζούσαις πέντε ἀφ᾽ ἧς ἐάν μοι προ[είπῃς - ca. 18 -]τὴν ἀσφ[άλ]ειαν ἀνυπερθέτως.

[151] Ma non mancano, nella panoramica dei rapporti che implicano una locazione della nave, esempi di fattispecie maggiormente complesse: cfr. *P. Amh.* II 127 (dopo il 128 d.C.), contenente, oltre agli altri elementi già evidenziati nel testo un accenno alla spesa fatta (ὑπ̣ [ὲρ] μισθ[οῦ] πλοίου); nonché *P. Lond.* V 1714 (570 d.C.), sul quale cfr. A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 9 e nt. 15, 31 e nt. 92, 132 e nt. 66; É. JAKAB, *Risikomanagement bei den 'naukleroi'*, in *Antike - Recht - Geschichte. Symposion P.E. Pieler*, herausgegeben von N. Benke, Frankfurt am Main - New York, 2009, 76. In quest'ultima fonte si ha un ναύκληρος che riceve la nave come conduttore, ma si obbliga anche a compiere talune attività di trasporto e restaurare e restituire al proprietario l'imbarcazione, con l'eccezione della forza maggiore. Tra questi, vi sono poi i casi, molto discussi, della cd. μισθοπρασία, «… un problema marittimo assai controverso, che interessa tanto il mondo greco che romano» (così G. PURPURA, *'Misthoprasiai' ed 'exercitores'*, in *AUPA*, XL, 1988, 10), del quale è data traccia diretta in tre singole fonti papiracee (*BGU* IV 1157 [10 a.C.]; *P. Lond.* III 1164 [212 d.C.]; *P. Oxy.* XVII 2136 [291 d.C.]). In queste ipotesi, si hanno locazioni di durata temporale assai ampia (cinquanta o sessant'anni) che tendono, primariamente in forza di ciò, a confondersi con la vendita della nave stessa. Ciò emerge in maniera particolare dalla discrepanza tra la terminologia impiegata nelle fonti citate, riconducibile genericamente alla *locatio conductio*, e l'assetto di interessi effettivamente trasfuso nel regolamento negoziale. Prendiamo ad esempio, con S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 129 ss., *P. Lond.* III 1164 (212 d.C.), del quale conviene riportare il teso per intero: κ Ἀρμιρυμίου τοῦ καὶ Μέλανος Τ̣ήρου(ς) ἀργ̣(υρίου) (ταλάντου) α ἔτους εἰκοστοῦ Αὐτοκράτορος Καίσαρος Μάρκου Αὐρηλίου Ἀντωνίνου Παρθικοῦ Μεγίστου Βρεταννικοῦ Μεγίστου Εὐσεβοῦ [Σ]εβαστοῦ μηνὸς Πανήμου Φαρμοῦθι κ. διὰ τ[ῆς Ἀν]ου[β]ίωνος Ἀμμωνίου Ματιδίου τοῦ κ[αὶ] Καλλιτεκνείου ἐν Ἀντινοουπόλει χρη[μ]ατιστικῆς τραπέζης. Ἀρμιρ̣ύμιος ὁ καὶ Μέλας Τ̣ήρου(ς) μητρὸς Σεναιῆτος ἀπὸ Τεντύρ[ε]ως τῆς μητροπόλεως Πβῆκι Πεβῶ[το]ς τοῦ ἥκιος μητρὸς Σενθοτμήνιος ἀπὸ Πανοσπόλεως μεμισθωκέναι τὸν Πβῆκιν τῷ Ἀρμιρυμίῳ τῷ καὶ Μέλανι κατὰ τ̣ήν̣δ̣ε̣ τὴν {κατὰ} μισθοπρασίαν ἐπὶ χρόνον ἔτη ἑξήκοντα ἀπὸ τῆς ἐνεστώσης καὶ ὑποκειμένης ἡμέρας τὸ ὑπάρχον αὐτῷ πλοῖον Ἑλλ̣[η]νικὸν ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) υ πλειόνων ἢ ἐλασσόνων κεχαλατριωμένον καὶ ἐστρωμένον καὶ σεσανιδ[ω]μένον διὰ γ̣έως σὺν ἱστῷ κ(αὶ) κέρατι κ(αὶ) λιναρμένῳ καὶ σχοινίοις κ(αὶ) κάδοις κ(αὶ) κρίκοις καὶ μανγάνοις κ(αὶ) πηδαλίοις δυσὶ σὺν οἴαξι κ(αὶ) ὄκνοις κ(αὶ) κώπ̣αις τέσσαρσι κ(αὶ) κόντοις πέ[ν]τε σὺν θηλαῖς σιδηραῖς κ(αὶ) θυραβάθραις κ̣(αὶ) διαστήρι κλ̣ιμακίῳ κ(αὶ) ἐργάτῃ καὶ ἀνκύραις σιδηραῖς δυσὶ σὺν σπάθαις σιδηραῖς κ(αὶ) μονοβ̣ό̣λ̣ῳ ἑ̣νὶ κ(αὶ) σχοινίος σεβενίνοις κ(αὶ) παρόλκῳ κ(αὶ) σχοινίοις ἀπογίοις κ(αὶ) ἐμβόλια τρία κ(αὶ) μέτρῳ ἐν(ὶ) μέτρ̣ο̣[ν] ἓ̣ν̣ κ(αὶ) ζυγῷ κ(αὶ) κιλικίῳ κ(αὶ) κατώτιον κατὰ γ̣ε̣[υ]στρίδα σὺν κώποις δυσὶ ἐξηρτισμένον πᾶσι τοῖς̣ ἀνήκ̣ο̣υ̣σ(ι) κ(αὶ) ὀβολίσκῳ σιδηρῷ̣, φόρου τοῦ συ[μ]πεφωνημένου πρὸς ἀλλήλ̣ο̣υ̣ς τοῦ ἑξηκοντα ετοῦς χρόνου ἀργυρίου ταλάντου ἑνὸς κ(αὶ) δραχμῶν δισχειλίων ἀφ᾽ ὧν αὐτόθι ἀνειρῆται ὁ Πβῆκις παρὰ τοῦ Ἀρμιρυμίου τοῦ καὶ Μέλανος ἀργυρίου τάλαντον ἓν̣ (γίνεται) ἀργυ(ρίου) (τάλαντον) α, τὰς δὲ λοιπὰς τῶν φόρων δραχμὰς δισχειλίας ἀποκαταστήσει ὁ Ἀρμιρύμιος ὁ καὶ Μέλαςτῷ Πβῆκι παραγινομένου αὐτοῦ εἰς τὸν Πανοπολείτην λαμβάνων παρ᾽ αὐτοῦ τό τε γ̣α̣[υ]πηγικὸν τοῦ πλοίου κ(αὶ) ἄλλας προκ̣τ̣ητικ[ὰς] ἀσφαλείας τοῦ αὐτοῦ πλοίου πρὸς τὸ μένε̣ιν αὐτῷ̣ κ(αὶ) τὰ ἀπ᾽ αὐτῷ̣ν δίκαια ἐκδιδοῦντος [το]ῦ Πβήκιος τῷ αὐτῷ̣ Ἀρμιρυμίῳ τῷ κ(αὶ) Μέλανι τὰ καθήκοντα γράμματα τῶν αὐτῶν δραχμῶν δισχειλίων, ἐντεῦθεν δὲ παρέλαβεν ὁ αὐτὸς παρὰ τοῦ Πβήκιος τὸ προκείμενον [π]λοῖον σὺν τῇ καταρ̣θ̣ίᾳ κ(αὶ) τῷ καταγευστρίῳ ἐφ᾽ ὅρμου Ἀντινοουπόλεως κ(αὶ) ἀπὸ τοῦ νῦν εἰ[ς] τὸν ἀεὶ χρόνον κρατεῖν κ(αὶ) κυριεύειν τὸν Ἀρμι̣ρύμιον τὸν κ(αὶ) Μέλανα κ(αὶ) τοὺς παρ᾽ αὐτοῦ τοῦ μεμισθωμένου κατὰ μισθοπ̣ρασίαν αὐτῷ̣ πλοίου καὶ διοικεῖν καὶ ἐπιτελεῖν περὶ αὐτοῦ ὡς ἐὰν αἱρῶν̣[ται] τ̣ρ[ό-] π̣ον ἀνεμποδίστως, ἔτι δὲ κ(αὶ) μεταμισθοῦν κ(αὶ) ναυλολογῖν καὶ ἐκλ̣έγεσθαι τὰ ἐξ αὐτοῦ περ[ι]γεινόμενα πάντα ἔτι δὲ κ̣(αὶ) λύειν κ(αὶ) μετα[ρρ]υ̣θ̣μ̣[ί-]ζειν τῆς̣ βεβαιώσεως διὰ παντὸς πρὸς πᾶσαν βεβαίωσιν ἐξακολουθούσης τῷ Πβήκει κ(αὶ) τοῖς παρ᾽ αὐτοῦ ο̣ὗς κ(αὶ) μὴ ἐπελε[ύ]σεσ[θαι] ἐπὶ τὸν μεμισθωμένον μηδὲ ἐπὶ τοὺς παρ᾽ αὐτοῦ τρόπῳ μηδενὶ παρεύρεσι μηδεμίᾳ, ἐὰν δὲ ἐπέλθῃ τις κ(αὶ) μὴ βεβαίω[σῃ ἡ] τε ἔφοδος ἄκυρος ἔστω κ(αὶ) προσαποτίσωσ[ι] τῷ̣ μεμισθωμένῳ ἢ τοῖς παρ᾽ αὐτοῦ διπλ̣ο̣ῦ̣ς τοὺς φόρους εἰς τὸ δημόσιον τοὺς ἴσους κ(αὶ) τὰ β[λ]άβη κ(αὶ) τὰ δαπανήματα χωρὶς τοῦ κυρίαν κ(αὶ) βεβαίαν μένειν τὴν μισθοπρασίαν. (hand 2) Πβῆκις Πεβῶτος Πβήκιος μητρὸς Σενθοτμήνιος [ἀ]πὸ Πανοσ- πόλεως μεμίσθοκα κατὰ μισθοπρασίαν ἐπὶ χρόνον ἔτη ἑξήκοντα τὸ ὑπάρχον μοι τὸ π̣ρ̣οκείμενον πλοῖον Ἑλληνικὸν ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) υ π̣λειόνων ἢ ἐλασσόνων σὺν κατοθίῳ κατὰ γευστρίδ̣α σὺν τῇ

προκειμένῳ πάσῃ καταρθείᾳ φόρου ταλάντου ἑνὸς καὶ δραχμῶν δισχειλειων ἀφ᾽ ὧν αὐτόθι ἀνειρῆμαι παρ᾽ αὐτοῦ ἀργυρίου τάλαντον ἕν , τὰς δὲ λοιπὰς δραχμὰς δισχειλείας ἀπολήμψομαι παρ᾽ αὐτοῦ ἐν τῷ Πανοπολείτῃ λαμβάνων παρ᾽ ἐμοῦ τὰς προκτηθικὰς ἀσφαλείας καὶ παρέδοκα αὐτῷ τὸ πλοῖον καὶ βεβαιόσω ὡς πρόκειται Ἁρμιρύμιος ὁ καὶ Μέ̣λα[ς] Τ̣ήρου(ς) ἀπὸ Τεντύρης τῆς μητροπόλεως μεμίσθωμαι καιτὰ μισθωπρασίαν τὸ προκείμενον πλοῖον φόρου ἀργυρίου ταλάντου ἑνὸς καὶ δρα[χ]μῶν δισχειλίων ἀφ᾽ ὧν αὐτόθι ἐκξωδίασε̣ν ἀργυρίου τάλοντα ἕν , τὰς δὲ λυπὰς δραχμὰς δισχειλίας ἀποκαταστησο αὐτῶι ὡς ἐπάνου δεδ[ή]λω̣τ̣αι καὶ τεῦθεν ἔλαβον τὸ πλοῖον. Σαραπίων ἔγραψα ὑ(πὲρ) τοῦ πατρὸς γράμματα μὴ ἰδότος. Si può infatti osservare come, se da una parte il lessico utilizzato dalle parti sia quello proprio del contratto di locazione (*e.g.*, Harmirymius è definito come «conduttore» o «affittuario», si parla espressamente di «mercede»), non mancano tuttavia indizi che sembrerebbero piuttosto qualificare il negozio in questione come *emptio venditio*, a partire dagli amplissimi poteri riconosciuti al conduttore, quali: il diritto di fruire della nave e gestirla come se ne fosse il proprietario, di disporne senza alcun limite, fino a poterla locare a propria volta, di equipaggiarla, modificarla e restaurarla ove necessario. Non solo. In tal senso depongono anche la presenza di una clausola di garanzia riconosciuta all'affittuario e ai suoi eredi che pare assimilabile a quella *stipulatio duplae* la quale, secondo parte della dottrina, connoterebbe i contratti di vendita greco-egizi (così R. DE RUGGIERO, *I papiri greci e la 'stipulatio duplae'*, in *BIDR*, XIV, 1901, 108 ss., seguito recentemente da D. CICERO, *Per un'analisi dei contratti di misthoprasia*, in *IAH*, VI, 2014, 116 e nt. 4), nonché, soprattutto, la previsione dell'esborso anticipato e in un'unica soluzione della mercede, apparentemente estranea alle prassi attestate nei papiri di età romana riferibili alla locazione della cosa (sul punto, cfr. J. VÉLISSAROPOULOS, *Les nauclères*, cit., 277, nt. 35 e 279; G. PURPURA, *'Misthoprasiai'*, cit., 423; D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 116 s.). V'è da chiedersi, infatti, quale potrebbe mai essere la ragione, se non naturalmente la possibilità di un acquisto in via definitiva del natante, per la quale un soggetto dovrebbe privarsi nell'immediato dell'importante somma di seimila dracme (così S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 133). La *ratio* della *misthoprasia* potrebbe cogliersi (così G. PURPURA, *'Misthoprasiai'*, cit., 431; D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 122, nonché: A. GUARINO, *Il 'leasing' dei gladiatori*, in *Index*, XIII, 1985, 461 ss.; S. LONGO, *'Quaeritur utrum emptio et venditio an locatio et conductio contrahatur': l'ingaggio dei 'gladiatores' in Gai 3.146*, in *Studi in onore di A. Metro*, III, a cura di C. Russo Ruggieri, Milano, 2010, 467 ss.; V. CARRO, *'Gai. Inst. 3.146': considerazioni sui contratti condizionati di locazione e vendita*, in *'Interpretatio prudentium'*, I.2, 2016, 223 ss.; EAD., *I gladiatori e il loro regime giuridico: 'traditio gladiatorum'*, in *Atti Acc. Rom. Cost.*, XXIII, 2019, 513 ss.) ponendo a raffronto i documenti papiracei che la interessano con un noto passo delle Istituzioni gaiane. Si tratta di Gai 3.146: *Item si gladiatore sea lege tibi tradiderim, ut in singulos, qui integri exierint, pro sudore denarii XX mihi darentur, in eos vero singulos, qui occisi aut debilitati fuerint, denarii mille, quaeritur, utrum emptio et venditio an locatio et conductio contrahatur. Et magis placuit eorum, qui integri exierint, locationem et conductionem contractam videri, at eorum, qui occisi aut debilitati sunt, emptionem et venditionem esse; idque ex accidenti bus apparet, tamquam sub condicione facta cuiusque venditione aut locatione. Iam enim non dubitatur, quin sub condicione res venire aut locari possint.* Il caso considerato nel frammento è il seguente: un lanista fornisce a un impresario di giochi una partita di *gladiatores* con l'accordo *tamquam sub condicione* che per ciascun atleta restituito integro otterrà venti denari *pro sudore*; mille denari, invece, per quelli uccisi o feriti tanto gravemente da non poter più essere utilizzati in futuro. Gaio riferisce poi come le peculiarità di quanto convenuto generassero *dissensiones* sulla natura del contratto: se, cioè, come fatalmente avveniva anche in relazione alla *misthoprasia*, si trattasse di *locatio conductio* oppure di *emptio venditio*. L'opinione dominante, sul punto, è che i *gladiatores* tornati dai ludi sani e salvi siano debbano darsi per locati; mentre debbano considerarsi venduti tutti gli altri. In altri termini, per Gaio la risposta al quesito qualificatorio emergerebbe *ex accidentibus*: come se la vendita o la locazione di ciascun atleta fosse fatta *sub condicione* (cfr. la dottrina già citata; *contra*, tuttavia, A. GUARINO, *Il 'leasing'*, cit., 462; G. PURPURA, *'Misthoprasiai'*, cit., 432 s.; D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 123), nel senso che sarà l'esito dei combattimenti a determinare il transito dall'uno all'altro negozio e non, invece, come ci si potrebbe forse attendere su di un piano più generale, la libera scelta dell'utilizzatore. Quest'ultimo, anzi, vincolato dal verificarsi o meno dell'evento dedotto in condizione (l'infortunio o la morte dell'atleta), non potrà sapere prima per quanti e quali *gladiatores* valgano *ab initio* le regole della vendita in luogo di quelle della locazione (così V. CARRO, *'Gai. Inst. 3.146'*, cit., 225; EAD., *I gladiatori*, cit., 516). Ove, poi, ci si interrogasse sulle ragioni di convenienza di un simile assetto di interessi, esse, per la verità, possono essere facilmente comprese ove si consideri la reciproca posizione rivestita da ciascuna parte sul piano economico: il lanista, infatti, ha tutto l'interesse a mantenere la proprietà dei soli atleti competitivi, abbandonando gli altri all'impresario; quest'ultimo, dal canto suo, ha il vantaggio di corrispondere una somma complessivamente modesta per gli uomini che non abbiano riportato lesioni gravi, i quali, tornando al loro *ludus* d'origine, non gli imporranno ulteriori esborsi in futuro per il loro mantenimento (S. LONGO, *'Quaeritur'*, cit., 471 ss.; V. CARRO, *I gladiatori*, cit., 517). Alla luce di questo confronto, tornando al problema della *misthoprasia*, i benefici di un siffatto assetto negoziale, suscettibile di assumere una connotazione definitiva soltanto all'avverarsi del termine convenzionale di efficacia previsto (quale vendita se la nave sia nel frattempo perita, oppure quale locazione se, al contrario, essa risulti ancora esistente), appaiono alquanto evidenti. Per ciò che riguarda il locatore, quest'ultimo, avendo già percepito l'intero ammontare del nolo al momento della conclusione del contratto, non correrà il rischio di perdere, in caso di affondamento dell'imbarcazione, oltre al proprio mezzo, anche la *merces* non ancora corrisposta (così J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 335 e G. PURPURA, *'Misthoprasiai'*, cit., 433 e nt. 50; ma cfr. pure: L. DE SALVO, *Economia*, cit., 304 s., nt. 24; D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 123 s.). Per quanto attiene al conduttore, invece, egli godrà nell'immediato (e per un lasso di tempo quanto mai lungo) di un bene di elevato valore economico, ad un prezzo forse inferiore a quello di mercato, esercitando le stesse prerogative di un *dominus* con il solo onere di provvedere alla manutenzione ordinaria (incombenza, del resto, cui non avrebbe alcuna valida ragione di sottrarsi, avendo egli tutto l'interesse a mantenere il natante in buone condizioni): cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 136 (v. anche l'ulteriore congettura ivi formulata, nonché nella nt. 304, in riferimento all'ipotesi della *locatio conductio navis* da inquadrarsi per i nostri schemi [cfr. *infra*] come '*bareboat charter*').

quello sotteso a Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.15); conseguentemente, tutti gli impegni non possono che essere posti a suo carico[152].

Vi è poi un secondo modello, che prevede la messa a disposizione da parte del ναύκληρος della propria nave e organizzazione imprenditoriale a beneficio del proprietario delle merci, sulla base delle cui direttive avviene la navigazione. Con la conseguenza che l'obbligazione dello stesso armatore si intende limitata all'idoneità dell'imbarcazione e a quella dell'equipaggio, senza spingersi sino ad includere la consegna dei beni caricati a destinazione. Tale assetto risulta in base ad una apposita *lex contractus*, che assume la denominazione di *Navigationklausel*[153]: in base ad essa, si precisa che la navigazione debba avvenire durante l'orario diurno, con il fiume calmo e facendo tappa ogni giorno nei porti più sicuri[154]. Inoltre, frequente in queste contrattazioni appare essere anche la cd. σῶος-*Klausel*[155], che si accompagna alla prima nella quasi totalità dei casi in cui essa ricorre[156]: quest'ultima ha la funzione di tenere indenne il *dominus mercium* di ogni danno eventualmente arrecato al carico trasportato dal punto di vista sia quantitativo sia qualitativo[157], soprattutto da parte di comportamenti dell'equipaggio (ἀπὸ ναυτικῆς

152 R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 512.

153 La clausola in parola ricorre anche in altri frammenti papiracei, oltre a quello esaminato subito *infra* nel testo: *P. Oxy.* XLV 3250 (63 d.C.): […] μὴ ἐξέστω αὐτῷ νυγτοπλοεῖν μηδὲ | χειμῶνος ὄντος. ἀνορμίτω καθ' ἑκάστην ἡμέραν | ἐπὶ τῶν ἀσφαλεστάτων ὅρμων; *P. Laur.* I 6 (97-117? d.C.): μὴ νυκτὶ μηδ ' ἐν χ[ειμῶνι πλέων, ἀλλὰ κα]|θορμίζων ἐπὶ τῶν ἀποδε[δειγμένων καὶ ἀσφαλεσ]|τάτων ὅρμων, καθ' ἡμέραν [δὲ πλέων]; *P. Ross. Georg.* II 18 (§§ vi, xxix, xlii) (139-140 d.C.): ὁρμιεῖ ἐπὶ τῶν ἀσφαλεσ]τάτων καὶ ἀποδεδειγμένων τόπων ταῖς καθηκούσαις ὥραις; *P. Oxy. Hels.* 37 (176 d.C.): καὶ πλεύσῃ τὸν πλοῦν εἰθ ισμέγως οὐ νυκ[τοπλοῶν οὐδὲ χιμ]ῷ νος ὄντος, προσορμίζων δὲ καθ' ἑκάστην ἡμέραν ἐπὶ τῶν ἀποδεδιγμέ|νων καὶ ἀσφαλεστάτῳ ν ὅρμων ταῖς καθηκούσαις ὥραις; *SB* XIV 11552 (221 d.C.): ἀποπλέ|[ουσ]ι μετὰ πάσης ἀσφαλείας οὐ νυ|[κτὸς οὐ]δὲ χειμῷ [ν]ος ὄντος πλέοντ(ες) | [ἀλλὰ ἐπ]ὶ τ[ῶν ἀσφ]αλεστάτῳ ν |[ὅρμων καθ' ἑκάστην ἡμέ]ραν ἀνορ|[μίζοντες]; *P. Oxy.* XLIII 3111 (257 d.C.): [οὐ νυκτο-] | πλοῷ ν οὐδὲ χ[ειμῶ]νος ὄντος ἀλλὰ προσορμίζω[ν]. Su di essa, cfr. per tutti A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 55 e nt. 15, 60; É. JAKAB, *Vertragsformulare im 'Imperium Romanum'*, in *ZRG RA*, CXXIII, 2006, CXXIII, 92.

154 Significativamente, questa clausola è legata agli unici due casi in cui il contratto esonera *expressis verbis* il trasportatore dalla Διὸς βία (Cfr. *P. Laur.* I 6 [97-117? d.C.]: […] ἄχρι οὗ παραγενόμενος ε[ἰς Ἀλεξάνδρειαν παραδώσῃ τὰ] | ἐμβεβληθησόμενα σῶα ἀ[κακούργητα ἀπὸ ναυτι]|κῆς κακουργίας, ἐὰν μή τις κ [ίνδυνος ἢ βλάβος] | γένηται ἤτοι ἀπὸ Διὸς βίας; *P. Oxy. Hels.* 37 [176 d.C.]: […] πλὴν ἐάν, ὃ μὴ γεί[νοιτο, ἀπὸ Διὸς βί]α ς αἴτιόν τι σύμβῃ ἢ πυρὸς ἀπὸ γῆς ἢ χιμῶνος ἢ κακούργων ἐπιβα[λ]λόντω ν, ὃ | συνφανὲς ποιήσας ἀνεύθυνος ἔσῃ σὺν καὶ τῇ ναυτίᾳ. Si tratta, coerentemente con quanto esposto, di due contratti privati. Al riguardo, mi permetto di rinviare a R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 516 e nt. 34.

155 Su di essa, cfr. CH.H. BRECHT, *Zur Haftung*, cit., 34 s. e nt. 15; A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 89 ss. e nt. 15.

156 Con la sola eccezione di *P. Oxy.* XLV 3250 (63 d.C.).

157 Sul punto, v. quanto osservato, in merito alla terminologia impiegata, da CH.H. BRECHT, *Zur Haftung*, cit., 39 e nt. 15.

κακουργίας[158]). Il modello descritto, ancora, pare ricorrere di *default* nel campo dei trasporti fluviali realizzati per conto di privati[159], mentre risulta quasi del tutto assente nell'ambito gius-pubblicistico[160].

Ne costituisce un'esemplificazione[161] la fattispecie concreta presa in esame in *SB* XIV 11552 (221 d.C.): Aurelio Sereno e Aurelio Trifone certificano di aver 'locato' ([ἐμίσ]θω σαν, νεν<α>ύλωκα) la loro nave (σκα̣ [π]οπάκτωνα) ad Aurelio Demetrio, per un viaggio di andata e ritorno (πρὸ[ς ἀ]νάπλουν […] καὶ [κ]ατάπλουν) da Ossirinco a Tebennythis (forse Ermopoli), navigando lungo il Nilo. La nave viene diretta dagli stessi locatori[162], denominati νεναυλωκότες, ed è fornita munita di equipaggio e completamente attrezzata. Il nolo, stabilito nella misura di cinquecento dracme oltre ad alcuni beni alimentari, viene corrisposto in parte alla partenza (cento dracme), prevedendosi che venga poi saldato al ritorno. Il contratto prevede sia la *Navigationklausel* sia la σῶος-*Klausel* e la ricevuta dell'anticipo viene firmata in calce da uno dei due νεναυλωκότες[163].

---

158 Questa espressione è assai dibattuta. Secondo parte della dottrina (P.M. MEYER, *Griechische Texte aus Ägypten*, Berlin, 1916, 73; A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 119 s. e nt. 15; É. JAKAB, *Vertragsformulare*, cit., 92 e nt. 33), essa andrebbe intesa come riferita in termini generici ai rischi della navigazione; secondo altri studiosi, invece, come limitata ai comportamenti umani dannosi (il significato, appunto, di κακουργία) perpetrati durante il tragitto (così L. MITTEIS, *'Das Receptum nautarum' in den Papyrusurkunden*, in *Berichte über die Verhandlungen der königlich sächsischen Gesellschaft der Wissenschaften zu Leipzig [phil.-hist. Kl.]*, LXII, 1910, 271; L. MITTEIS - U. WILCKEN, *Grundzüge und Chrestomathie der Papyruskunde*, II.1, Leipzig, 1912, 260; V. ARANGIO-RUIZ, *Lineamenti del sistema contrattuale nel diritto dei papiri*, Milano, 1928, 78 s.; CH.H. BRECHT, *Zur Haftung*, cit., 41 ss. e nt. 15). Questa seconda chiave di lettura è stata giustificata anche per la presenza di personale specializzato (cd. ἐπίπλοοι), per proteggere il carico da attacchi esterni, come quello dei pirati (cfr. CH.H. BRECHT, *Zur Haftung*, cit., 45). Tuttavia, la clausola in questione è talora presente anche in contratti privati (*P. Laur.* I 6 [97-117? d.C.]; *SB* XIV 11552 [212 d.C.]; *P. Lond.* III 948^{r} [236 d.C.]). Per ogni altro rilievo, mi permetto di rinviare a R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 517 e nt. 38.

159 V. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 518.

160 Nell'unico caso in cui è attestato rispetto a un contratto pubblico (*P. Oxy.* XLIII 3111 [257 d.C.]), peraltro, il pagamento del nolo viene effettuato totalmente in anticipo, come a volerlo slegare dagli esiti della navigazione (così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 518 e nt. 46).

161 Per quanto gli editori del testo abbiano interpretato anche questo passo come un caso di 'locazione della nave' (cfr. F. PREISIGKE, *Sammelbuch griechischer Urkunden aus Ägypten XIV (Nr. 11264-12219)*, herausgegeben von H.-A. Rupprecht und J. Hengstl, Wiesbaden, 1981-1983, *passim*); ma nei medesimi termini («*lease of a ship*») già si esprimevano P.J. SIJPESTEIJN - K.A. WORP, *Documents on transportation by ship*, in *ZPE*, XX, 1976, 162.

162 Sul punto, mi permetto di rinviare a R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 513 nt. 22. Questo aspetto, ad ogni modo, è assai rilevante anche per ciò che attiene alla sopportazione dei rischi (cfr. *infra* nel testo).

163 *SB* XIV 11552: [ἐμίσ]θωσαν Αὐρήλιοι Σερῆνος | [ ]μονος μητρὸς Ξένας καὶ | [Τρύφ]ω ν ἀμφότεροι ἀπ᾽ Ὀξυρύγχων| [πόλε]ως Αὐρηλίῳ Δημητρίῳ Θέω|[νος τοῦ] Ἡλιοδώρου ἀπ[ὸ] τῆ̣ ς αὐτῆς πό|[λεως ὃ]ν ἔχουσι σκα̣ [π]οπάκτωνα | [μῆκ]ος πηχῶν δεκ̣ [α]πέν`τε/ αὐτόστο̣ |[λον ἐξ]ηρτισμένο̣ν̣ [π]ᾶσι καὶ ναύ|[ταις ἱ]κανοῖς πρὸ[ς ἀ]νάπλουν | [εἰς Τεβ]ενοῦτιν ἀπὸ [ὅρ]μου τῆς Ὀξυ|[ρύγχω]ν πόλεως καὶ [κ]ατάπλουν ἀ|[πὸ τῆς] Τ̣ εβεννούθ̣[ε]ω ς ἐνθάδε | [εἰς τὸν] Ὀξυρυ[γ]χείτην̣ ̣αύλο[υ] τοῦ | [ἀναπλ]όου καὶ κατάπ̣[λο]υ ἀργυρίου | [δραχμ]ῷ̃ ν πεντακο[σί]ων καὶ οἴνο`υ/ | [μετρητ]οῦ ἑν[ὸ]ς καὶ κ[ρέ]ως [μ]ο̣ς̣ χεί | [ου σ]παδίων δέκα [ἑλ]α̣ ἰο̣υ̣ μ̣ε̣|[τρητῶ]ν δέκα ἐλαίου ῥαφανίνου | [μετρητ]ῶν τριῶν. ἀπὸ̣ δὲ τοῦ ναύ|[λου αὐ]τόθι ὁμολογο[ῦ]ς̣ ι οἱ νεναυ|[λωκό]τες ἐσχηκέναι δραχμὰς ἑκατόν, | [τὸ δὲ] λοιπὸν ἀπολήμψεσθαι ἅμα | [τῇ ἐν Ὀξυρ]υ̣γχείτῃ ἀπὸ τ̣ῆς Τεβεννού|[θεως ἐκβ]ολῆ̣. παρεχέτωσαν `οὖν/ οἱ νε|[ναυλωκότ]ες τὸν σκαποπάκτωγα | [Δημητρίῳ] π̣ρὸς ἐμβο̣λὴν τῇ δευ|[τέρᾳ τοῦ ἐ]ξῆς μηνὸς Φαῶφι̣ .[ ] | .[….] οντες τὸν ν̣εναυλωμένον | .[….] ς αὐτοῦ καὶ Μοσχίονι ἀποπλέ|[ουσ]ι̣ μετὰ πάσης ἀσφαλείας οὐ νυ|[κτὸς οὐ]δὲ χειμῷ̃ [ν]ο̣ς̣ ὄ̣ντος πλέο̣ν̣τ̣(ες) | [ἀλλὰ ἐπ]ὶ̣ τ̣[ῶν ἀσφ]αλεστάτ̣ῳ ν̣ | [ὅρμων καθ᾽ ἑκάστην ἡμέ]ρ̣ αν ἀνορ|[μίζοντες - ca. 13 -] βλη̣ | [- ca. 23 -] | λω̣.[ ]ου ὑποδ̣ε̣ [- ca. 11 -]ν̣ | παρα[δό]τωσαν οἱ ν[εναυλωκό]τες | τὰ ἐ̣μ̣ [β]λ̣ηθησόμενα̣ [ἀσιν]ῆ ὑγιῆ ἀ|κακούρκητα ἀπὸ ναυ̣ [τ]ι̣κ̣ῆς̣ κ̣ακουργί̣ας. πα̣ [ρ]αμένουσι οἱ α[ὐ]τοῖ̃ νεναυ|λωκ̣ [ότ]ες ἐν Τεβεννο[ῦ]θ̣ ι τῷ̃ νεναυ|λω[μέ]νῳ μέχρι δεκάτης τοῦ αὐτοῦ|μηνὸ̣ς̣] Φαῶφι μεθ᾽ ἣν ἀποπλεύσου|σι ὡ[ς] ἐπάνω δεδήλ[ωται]. ἡ ναύλω|σις κυρία. περὶ δὲ τοῦ̣ [ταῦτ]α ὀρθῶς | καλῶς γείνεσθαι [ἐπερ]ω̣ τήσαντες | ἀλλήλ̣ους ὡμολόγη̣[σ]α̣ ν̣ . (ἔτους) ε | Αὐτοκράτορος Καίσαρ[ο]ς̣ Μάρκου | Αὐρηλίου Ἀντωνίνου Εὐσεβοῦς Εὐτυχ(οῦς) | καὶ Μάρκου Αὐρηλίου Ἀλεξάνδρου | Καίσαρος Σεβαστῶν Θὼθ δ. | ἔξουσι δὲ οἱ νεναυλωκότες ναῦ̣λον ἐπιβατῶν τεσ̣σάρων. | χρόνος ὁ αὐτός (seconda mano) Αὐ[[αυ]]ρή|λιος Τρύφων νε|νύλωκα καὶ ἔ|εχον τὰς δραχμ|ὰς ἑκατὸν ὡς π|ρόκιται.

Un terzo assetto, infine, appare assimilabile al 'contratto di trasporto' (assimilabile, per diritto romano, alla nozione tradizionale di *locatio ad onus vehendum* o *mercium vehendarum*): quello che, grazie alla presenza di un'apposita clausola (cd. κίνδυνος-*Klausel*[164]), prevede appunto un obbligo del *nauta* di scaricare le merci affidategli nel porto di destinazione, ricorrendo a quanto sembra, quale unica possibilità di esonero, il mero limite dato dall'impossibilità materiale di trasportare (il trasporto è cioè effettuato dal *nauta* τῷ ἐμαυτοῦ κινδύνῳ, ossia 'a proprio pericolo'). Anche tale clausola, a propria volta, appare spesso legata alla σῶος-*Klausel*[165], implicando tuttavia un'assunzione di rischi ben più ampia[166] di quella limitata alla sola condotta negativa dei membri della ciurma, al punto tale, probabilmente, da assorbire quest'ultima in concreto.

Questo modello, infine, in base alle testimonianze papiracee, ricorre nei contratti di trasporto stipulati per esigenze di pubblica utilità[167].

Di esso è data testimonianza[168] in *P. Lond.* III 948[r] (236 d.C.). Ivi, Aurelio Eracle, comandante della nave (κυβερνήτης ἰδίου πλοίου[169]), riporta di aver concluso una 'locazione' (ἐναύλωσεν, νεναύλω κα[170]) con Aurelio Areio Eraclide 'per il carico' (πρὸς ἐμβολήν) di sementi 'da caricare (da parte del comandante[171]) sulla nave' (ἐπὶ τῷ ἐμβαλέσθαι) da Arsinoe a Ossirinco; il corrispettivo convenuto è di cento dracme d'argento. Nel documento si fissano: la capacità dello scafo, la quantità effettiva delle merci da caricare, il porto di partenza e quello di destinazione, le modalità di pagamento del nolo (quaranta dracme alla partenza, sessanta alla consegna), i tempi di carico e scarico, nonché l'obbligo del comandante di fornire la nave completamente attrezzata e un equipaggio sufficiente. Anche in questo caso, inoltre, il comandante si impegna a consegnare il carico immune da danni provocati dall'equipaggio e sigla, in calce all'atto, la ricevuta dell'anticipo. Il proprietario delle merci accetta inoltre di pagare sedici dracme per ogni

---

164 La quale, come osservato da É. JAKAB, *Vertragsformulare*, cit., 95 e nt. 33, non si trova mai in combinazione con la *Navigationklausel*.

165 Secondo alcuni autori, la clausola in esame altro non sarebbe che una precisazione, in termini positivi, della stessa σῶος-*Klausel*: P.M. MEYER, *Griechische Texte*, cit., 73 e nt. 38; L. MITTEIS, *'Das Receptum nautarum'*, cit., 271 e nt. 38; L. MITTEIS - U. WILCKEN, *Grundzüge*, cit., II.1 e nt. 38, 260; V. ARANGIO-RUIZ, *Lineamenti*, cit., 79 e nt. 38; CH.H. BRECHT, *Zur Haftung*, cit., 38 ss. e nt. 15; A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 116 ss. e nt. 15, 120 ss. *Contra*, v. nt. seguente.

166 Così U. WOLLENTIN, *Ὁ κίνδυνος in den Papyri* (Diss.), Köln, 1961, 111; D. NÖRR, *Die Fahrlässigkeit im byzantinischen Vertragsrecht*, München, 1960, 184 ss.; E. SEIDL, *Rechtsgeschichte Ägyptens als römischer Provinz. Die Behauptung des ägyptischen Rechts neben dem römischen*, Sankt Augustin, 1973, 117; É. JAKAB, *Vertragsformulare*, cit., 94 s. e nt. 33. Questa interpretazione pare in effetti convincente: sul punto, mi rimetto ai rilievi formulati da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 517 s.

167 R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 518.

168 Secondo l'interpretazione usuale della fonte citata: per una rapida cognizione, cfr. P.M. MEYER, *Juristische Papyri. Erklärung von Urkunden zur Einführung in die juristische Papyruskunde*, Berlin, 1920, 139 n. 43; V. ARANGIO-RUIZ, *'Negotia'* in *'Fontes iuris Romani Antejustiniani'*, III, Florentiae, 1943, 155, per il quale l'assetto discusso nel papiro è una «*locatio rerum per Nilum transportandarum*».

169 Questa espressione viene intesa da alcuni studiosi (per tutti, cfr. V. ARANGIO-RUIZ, in *'Negotia'*, cit., 477) nel senso che il comandante (κυβερνήτης) sia anche proprietario dell'imbarcazione, da altri (v. A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 8 s. nt. 15) nel senso che la nave sia 'privata'. Il dibattito, allo stadio attuale, rimane aperto (così W. CLARYSSE, *Idion and idiotikon ploion*, in *ZPE*, LXXXIX, 1991, 69 ss.; R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 514 nt. 26).

170 Su questi verbi, v. le osservazioni svolte da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 514 nt. 27 (con letteratura ivi citata).

171 Al riguardo, cfr. A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 77 nt. 15.

giorno che la nave sia trattenuta a Ossirinco oltre i giorni previsti (quattro) per lo scarico delle merci: con tale previsione[172], potrebbe alludersi a una penale legata alla cooperazione del proprietario delle merci nelle operazioni di scarico, ma la clausola è formulata in modo talmente generico da coprire anche i casi di forza maggiore[173].

Tra gli ultimi due assetti negoziali emergono notevoli analogie[174]. In entrambi, si ha che il proprietario della nave si impegna a fornire, oltre alla medesima, l'equipaggio e il proprio lavoro come comandante; in ambedue, inoltre, la mercede viene corrisposta in parte al momento della partenza e in parte in quello dell'arrivo. L'unica differenza apparente tra di essi pare legata all'individuazione del carico da trasportare: mentre nel primo documento si discorre genericamente di 'cose che saranno caricate' (τὰ ἐμ̣ [β]λ̣ηθησόμενα), nel secondo le merci vengono indicate in modo espresso.

Tale precisazione, tuttavia, non pare implicare di per sé un maggior grado di libertà di utilizzazione del natante da parte del conduttore, essendo specificata, a ben guardare, non tanto la capacità della nave, quanto piuttosto soltanto la sua lunghezza (quindici cubiti): le parti avrebbero evidentemente deciso al momento dell'imbarco la natura e l'ammontare del carico stesso, che comunque sarebbero state fissate per iscritto nei documenti di carico[175], contenti indicazioni circa la qualità, quantità e destinazione dei beni stivati[176]. Emerge, piuttosto, nitidamente[177] come le due testimonianze da ultimo esaminate riflettono un modello di contratto di navigazione diverso da quello sotteso al primo testo riferito, dal momento che in essi è il ναύκληρος, anziché il relativo titolare, ad occuparsi concretamente del trasporto delle mercanzie.

A spezzare la simmetria tra di esse, come già anticipato, è unicamente la disciplina risultante dalle clausole contrattuali menzionate, annesse alla struttura di base del negozio[178]: in maniera particolare, soltanto in presenza della κίνδυνος-*Klausel*, il dovere obbligatorio del ναύκληρος viene inteso come esteso

172 V. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 515.

173 *P. Lond.* III 948^{r} = *FIRA* III, 155: ἐναύλωσεν Αὐρήλιος Ἡρακλῆς Διοσκόρου ἀπὸ Ἀνταίου πόλεως κυβερνήτης | ἰδίου πλοίου ἀγωγῆς ἀρταβῶν διακοσίων πεντήκοντα ἀσήμου Αὐρηλίῳ Ἀρείῳ | Ἡρακλείδου βουλευτῇ τῆς Ἀρσινοειτῶν πόλεως πρὸς ἐμβολὴν λαχανοσπέρμου ἀρτα|βῶν διακοσίων πεντήκοντα ἐπὶ τῷ ἐμβαλέσθαι ἀπὸ ὅρμου Ἁλσους μητροπόλεως |μέχρι ὅρμου τοῦ Ὀξυρυγ'χείτου ναύλου τοῦ συμφωνηθέντος ἀργυρίου δραχ[μῶν] | ἑκατὸν καθαρῶν ἀπὸ πάντων ἀφ' ὧν ἐντεῦθεν ἔσχεν ἀργ(υρίου) δραχμὰς τεσσεράκοντα, | τὰς δὲ λοιπὰς δραχμὰς ἑξήκοντα ἀπολήμψεται ἅμα τῇ παραδόσει, ἅπερ φορτία παρα|δώσει σῶα καὶ ἀκακούργητα ἀπὸ ναυτικ[ῆς] κ̣α̣κ̣ου̣ [ρ]γίας λαμβάν[οντος αὐτ]οῦ πρὸς ἐμ|βολὴν ἡμέρας δύο ἀπὸ τῆς κε καὶ ὁμοίῳ [ς] π̣ρ̣ο̣σ̣α̣ν̣α̣ [μέν]ειν αὐτ[ὸν] ἐν τῷ Ὀξυρυγ'χείτῃ | ἡμέρας τέσσαρας, μεθ' ἃς ἐὰν παρακατασχεθῇ λήμψετ̣α̣ ι̣ ὁ κυβερνήτης ἡ[με]ρησίως | [δ]ραχμὰς δεκαὲξ ἑαυτῷ παρεχόμενος ὁ κυβερνήτης τοὺς αὐτάρκεις ναύτας καὶ |τ̣ὴν τοῦ πλοίου πᾶσην ἐπιχρείαν, λήμψεται δὲ ὁμοίως ὑπὲρ σπονδῆς ἐν τῷ Ὀξυρυγ'χεί|τῃ οἴνου κεράμιον. ἡ ναυλωτικὴ κυρία. (seconda mano) Αὐρήλιος Ἡρακλῆς νεναύλω κα καὶ | [ἔ]σχων ἐπὶ λόγου τὰς δραχμὰς τεσσαράκοντα ὡς πρόγκειται.| (prima mano) (ἔτους) γ Αὐτοκράτορος Καίσαρος Γαίου Ἰουλίου Οὐήρου Μαξιμείνου Εὐσ[εβοῦς] Εὐτυχοῦς Σεβαστο| καὶ Γαίου Ἰουλίου Οὐήρου Μαξίμου τοῦ ἱερωτάτου Κ̣ α̣ ἱσα̣ρος Σεβαστοῦ υἱοῦ τοῦ Σεβαστοῦ Φαῶφι κβ.

174 V. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 515 s.

175 Certamente esistenti anche in ambito romano (sul punto, per brevità mi rimetto in questa sede nuovamente a A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 123 s., 156, 205).

176 Come, ad esempio, si ha in: *P. Oxy.* II 276 (77 d.C.); XXXIII 2670 (127 d.C.); *P. Warr.* 5 (154 d.C.); *P. Tebt.* III.1 824 (171 d.C.), 825 (176 d.C.), 823 (185 d.C.); *P. Oxy.* IX 1197 (208 d.C.); X 1259 (212 d.C.); *SB* XIV 11549 (283-284 d.C.); *P. Oxy.* X 1260 (286 d.C.); *SB* XIV 11550 (334-335 d.C.); 11551 (324-337 d.C.).

177 Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 515 s.

178 Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 516 ss.

sino alla consegna a destinazione delle merci trasportate. Ove, invece, ricorrano altre tipologie di clausole, come la *Navigationklausel*, l'impegno del trasportatore sarà considerato, quanto alla sua ampiezza, maggiormente circoscritto.

Per tornare, dunque, a D. 14.2.10 pr., proprio la contrapposizione tra i due modelli da ultimo menzionati potrebbe risultare, come anticipato, particolarmente utile ai fini di una migliore comprensione dell'impostazione seguita dai due giureconsulti nel passo.

In special modo, si può osservare come Labeone sembri riferirsi ad un modello negoziale analogo al terzo ora discusso: ossia un *synallagma* in cui, come già sottolineato nella presente ricerca, la *vectura* è posta direttamente in relazione con il 'risultato', da intendersi in senso atecnico, della consegna dei beni caricati nel porto di destinazione, «analogamente a quanto accade nei contratti greco-egizi caratterizzati da κίνδυνος-*Klausel*»[179].

La soluzione di Paolo, invece, pare riferirsi, per quanto concerne il computo della *vectura* sugli *impositi*, al secondo modello negoziale tra quelli *supra* descritti, in cui il *nauta* non è tenuta alla consegna delle merci nel porto di arrivo, ma esclusivamente a mettere a disposizione la propria organizzazione imprenditoriale (composta di nave e *seamenship*). Quest'ultima soluzione, lo si ripete ancora una volta, dovrà essere preferita, appunto perché a lui più favorevole, in tutti i casi di silenzio negoziale sul punto.

Secondo la teoria in esame, dunque, quello considerato in D. 14.2.10 pr. (sia da Labeone sia da Paolo) è pur sempre un contratto inquadrabile come *locatio conductio mercium vehendarum* e non una *locatio navis*, che prevede però una diversa estensione della prestazione fatta oggetto dell'obbligazione armatoriale a seconda che la mercede sia corrisposta sugli schiavi *deportati* o su quelli *impositi*, essendo quest'ultimo tenuto, nel primo caso, a consegnarli vivi a destinazione e, nel secondo, meramente a imbarcarli e condurli per mare. Con la conseguenza, sul piano dell'allocazione del rischio, che, a fronte del perimento dei *servi deportati*, egli perderà il diritto di essere remunerato, mentre lo manterrà nonostante la perdita di quelli *impositi*.

In definitiva, la distinzione tra l'uno e l'altro assetto di interessi considerati da ultimo[180] trova più persuasiva spiegazione in funzione delle *leges locationis* annesse, come diretta espressione dell'*id quod actum est* delle parti, alla struttura basilare del rapporto, piuttosto che in forza di un ragionamento condotto per sotto-tipi contrattuali interni al modello astratto della *locatio conductio* rigidamente intesi.

[179] Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 519.
[180] Ma ciò vale, e non potrebbe essere altrimenti, anche per le ulteriori figure giuridiche che si sono menzionate nel corso della trattazione: *bareboat charter* e *time charter*.

Tali *leges contractus* non potevano che trovare inoltre conferma nelle prassi commerciali marittime dell'epoca; per la maggior parte delle quali, tuttavia, non disponiamo di notizie certe sulla base delle fonti di nostra cognizione.

Possiamo affermare però, ad esempio, che quando la mercede era calcolata sui beni *impositi*, questa veniva anche corrisposta materialmente al *nauta* al momento dell'imbarco, prima pertanto dell'inizio del viaggio, che in ogni caso la tratteneva, ridondando ogni circostanza sopravvenuta a svantaggio della controparte. Lo si deduce, in particolare, dalla lettura di Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1[181].

8. Su alcune circostanze fattuali rilevanti in relazione alla scelta del modello negoziale di riferimento: pagamento anticipato della mercede e trasporto di beni fungibili.

Per quanto appena sostenuto, quando ricorreva un pagamento della mercede alla partenza, lo si sarebbe potuto intendere anzitutto come sintomatico di un possibile accordo volto, tra gli altri effetti[182], a tenere indenne il *nauta* dalla sopportazione del *periculum*[183].

Tuttavia, il pagamento anticipato della *vectura* non è associabile in ogni caso alla volontà di calcolarla sulla merce caricata, potendo ricorrere, in sé considerato, anche in fattispecie caratterizzate da un intento negoziale teso invece ad allocare il rischio in capo al trasportatore.

È questo il caso del già citato passo di Ulpiano, relativo ad un 'contratto di trasporto' di *species annonariae*:

> Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6: *Item cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur*[184]*, rescriptum est ab Antonino Augusto non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere, cum munere vehendi functus non sit: quod in omnibus personis similiter observandum est*.

Ripercorriamone brevemente la vicenda: un *navicularius* che ha già ricevuto, prima di mettersi in viaggio, la *vectura*, si trova poi nelle condizioni di non poter adempiere alla propria obbligazione, a causa del perimento, comunque determinato, della nave su cui viaggiava il carico (*amissa nave*). La *quaestio* rivolta alla cancelleria imperiale è se, in casi come questo, il *navicularius* abbia titolo per trattenere la somma anticipatamente corrispostagli o se egli debba, invece, restituirla al *procurator Caesaris*; la risposta, che

[181] Sul frammento, da leggersi in combinazione con D. 14.2.10, cfr. *infra*.
[182] Cfr. soprattutto le conclusioni di questo primo capitolo.
[183] Qualificando l'assetto complessivo di interessi in questione come '*voyage charter*': su questa nozione, cfr. *infra*.
[184] Sul costrutto 'anomalo' (perché la forma verbale non si accorda con l'accusativo) '*vecturam … repetetur*' cfr. S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 845 nt. 40 nonché R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 547 nt. 137.

dovrebbe peraltro rivestire valenza generale[185] (*quod in omnibus personis similiter observandum est*), è di segno sfavorevole all'armatore (*rescriptum est ab Antonino Augusto non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere*).

Come si vede, ci troviamo dinanzi a un modello contrattuale analogo a quell'assetto di interessi che, nell'ambito di D. 14.2.10 pr., appare connotato dal computo della mercede sui beni *deportati*, senza che però si faccia riferimento a quest'ultimo criterio, che del resto doveva presupporre un pagamento della mercede realizzato al momento dell'arrivo delle merci nel porto di destinazione, in contrasto con quanto si afferma nel brano in esame. Per contro, vi si dice testualmente che la *vectura*, di cui è controversa la ripetizione, sia *accepta* dall'armatore '*pro mutua*': sul valore di questa specificazione, tuttavia, non vi è consenso unanime in dottrina.

Certo è che questa espressione ricorra, con alcune varianti, anche in altri luoghi del Digesto[186] e, inoltre, che essa venga resa dai bizantini dei Basilici con il termine προχρεία[187], preso a prestito dall'ambito delle prassi commerciali ellenistiche, ove esso viene utilizzato per indicare la dazione anticipata, senza interessi, della somma dovuta, soprattutto in relazione a prestazioni lavorative[188]. Ciò che appare controverso, invece, è se essa sottenda un qualche riferimento alla figura del mutuo, come il suo tenore letterale potrebbe indurre a ritenere (ma non per quanto riguarda il suo 'equivalente' in lingua greca).

Propendono per una vera e propria identificazione tra la *vectura* '*pro mutua*' e il mutuo, ipotizzato talora come intercorrente in via accessoria[189] o in parallelo[190] al rapporto fondamentale di *locatio conductio*,

---

185 Si può pertanto immaginare che il *rescriptum* menzionato nel passo si legasse ad altre costituzioni imperiali di carattere generale, forse emanate dallo stesso sovrano o, comunque, di poco antecedenti o successive a questa in discorso, che esprimevano il medesimo principio. Di quest'ultimo, ad ogni modo, resta certamente traccia all'interno del Νόμος Ῥοδίων ναυτικός, la collezione bizantina di regole della navigazione composta sulla scorta di materiali più risalenti e databile al VII-VIII secolo d.C. (secondo l'opinione tutt'oggi generalmente accolta, a partire da W. ASHBURNER, *Νόμος Ῥοδίων ναυτικός. The Rhodian sealaw*, Oxford 1909, LXXV ss.). All'interno di questo *corpus* (v. *Nóm. naut.* 3.32: ἐὰν πλοῖον ἐπὶ γόμον ὑπάγῃ ἐμπόρου ναύλῳ ἢ κοινωνίᾳ καὶ τῶν κατὰ θάλασσαν συμβῇ, τὰ μὲν ἡμίναυλα μὴ ἀπαιτεῖν τὸν ἔμπορον, τὰ δὲ τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐνθήκης εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν. ἐὰν δὲ καὶ προχρείαν δώσῃ ὁ ἔμπορος ἢ ὁ τὴν κοινωνίαν, καθὼς συνεγράψαντο κύρια ἔστω), si afferma infatti che, se durante la navigazione accade un disastro, il proprietario delle merci non può chiedere la restituzione della parte del nolo che abbia anticipato (ἡμίναυλον); al tempo stesso, tuttavia, si dispone anche che, se era stata data una προχρεία, il contratto stipulato tra le parti prevarrà su questa regola fissata dal *Nómos*: ossia, la somma anticipata dovrà essere restituita (secondo R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 555 e nt. 168 perché non pagata a titolo di nolo; sul punto, cfr. anche *infra*).

186 Ci si riferisce qui, oltre che alla forma '*pro mutuo*', al sostantivo '*promutuum*' nonché alla resa aggettivale '*promutuus*', presenti in verità anche in fonti estranee alla Compilazione giustinianea. Per la prima ipotesi, cfr. Scaev. 16 *dig.* D. 32.34.3, Cic. *fam.* 5.1.1, 5.2.1 e 5.2.3; per le seconde, cfr. Scaev. 24 *dig.* D. 40.7.40.5 (sul punto, cfr. sch. 4 *ad Bas.* 48.5.41 [Scheltema, B VII, 2914]), Caes. *civ.* 3.31-32.

187 Cfr. Bas. 53.1.59 (Scheltema, A VII, 2439-2440); nonché sch. 5 ad Bas. 20.1.15 (Scheltema, B III, 1182): ὁ προχρήσας.

188 Cfr. A. JÖRDENS, *Vertragliche Regelungen von Arbeiten im Späten Griechischsprachigen Ägypten*, Heidelberg 1990, 271 ss.

189 Come a suo tempo sostenuto da R. VON JHERING, *Der Zweck im Recht*, I, Leipzig, 1884², 163 s.

190 Secondo la ricostruzione del passo proposta da É. JAKAB, *'Vectura pro mutua'*, cit., 259 ss. (*contra*, v. quanto osservato da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 551 nt. 160).

quegli autori che spiegano in forza del contratto reale l'obbligo di restituzione della somma ricevuta in anticipo dal *navicularius*[191].

Tale impostazione pare tuttavia da respingere. Come opportunamente sottolineato da Roberto Fiori[192], «nell'usuale interpretazione del passo la precisazione appare del tutto inutile: se la *vectura* deve essere restituita perché non c'è stato trasporto (ossia consegna delle merci), a che serve aggiungere che la somma era stata presa dal *nauta* a titolo di mutuo?». Non solo, come già evidenziato pure da Elvira Quadrato[193], «quando si riceve un mutuo, non si parla di *accipere pro mutuo*, ma di *mutuum accipere*».

D'altro canto, larga parte della dottrina[194], ora ricorrendo anche ad argomenti interpolazionistici[195], ha infatti negato ad essa il riconoscimento di un particolare valore, limitandosi ad ascrivere la fattispecie esaminata nel passo all'ipotesi del pagamento anticipato della *vectura* cui fa seguito, ma senza che si renda necessaria alcun tipo di riferimento alla figura del mutuo, l'assunzione del rischio in senso tecnico al *nauta*.

Questa presa di posizione pare in effetti trovare conforto sia dalla collocazione palingenetica del frammento in esame, aliena rispetto alla trattazione del mutuo all'interno del Digesto, sia dalla già ricordata resa nei Basilici dell'espressione (*vectura*) '*pro mutua*' con προχρεία, apparentemente estranea, anch'essa, alla terminologia inerente al mutuo in ambito greco.

Ora, a prescindere da ogni ulteriore considerazione, credo che la riflessione in argomento vada impostata tenendo conto se non altro di due punti fermi. In primo luogo, riconoscendo alla locuzione '*pro mutua*' in discorso, comunque la si voglia intendere, un preciso valore tecnico[196], volto in primo luogo a escludere che la dazione al *navicularius* della somma pattuita prima dell'inizio del viaggio potesse essere intesa come un computo della mercede stessa sui beni *impositi*. In secondo luogo, e quasi certamente in connessione con quanto appena osservato, postulando che la fattispecie descritta nel passo dovesse rivestire taluni rilevanti profili di novità, tali da richiedere un intervento chiarificatore della cancelleria imperiale nella forma del *rescriptum*[197].

---

191 Così *ex aliis* R. RÖHLE, *Das Problem der Gefahrtragung im Bereich des römischen Dienst- und Werkvertrages*, in *SDHI*, 1968, 218 nt. 132, nonché E. HÖBENREICH, *'Annona'*, cit., 85 nt. 138.

192 Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 548 e ntt. 145 e 146; ID., *The Allocation of Risk in Carriage-by-Sea Contracts* in *Roman Law and Maritime Commerce*, cit., 195 nt. 40.

193 Cfr. E. QUADRATO, *'Promutuum'*, in *SDHI*, LXXIII, 2007, 81 nt. 147.

194 Per limitarsi ad alcuni autori, cfr. T. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'*, cit., 146; M. KASER, *'Periculum locatoris'*, in *ZRG RA*, LXXXVII, 1957, 193; C. ALZON, *Les risques dans la 'locatio-conductio'*, in *Labeo*, XII, 1966, 334 nt.77; W. ERNST, *'Periculum conductoris'. Eine gleichlaufende Gefahrtragungsregel bei den Verträgen der locatio conductio*, in *Festschrift H. Lange*, Berlin - Köln - Stuttgart, 1992, 67 s.; F.B.J. WUBBE, *Labeo zum Gefahrtragung im Bauvertrag*, in *L'homme dans son environnement - Mensch und Umwelt*, Fribourg, 1980, 144 nt. 60; L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 536.

195 Cfr. F. HAYMANN, *Textkritische Studien*, II, cit., 157, nt. 51.

196 Si deve cioè trattare di un meccanismo di computo della mercede alternativo al calcolo sulle merci *impositae* (posto che esso cagiona effetti sull'allocazione del rischio che qui si vogliono evitare), cosi come a quello sui beni *deportati* (criterio qui reso impossibile, sul piano fattuale, dal pagamento anticipato al *nauta*), pur produttivo di effetti sulla ripartizione del *periculum* analoghi associati a quest'ultimo.

197 A ritenere diversamente, del resto, non si comprenderebbe neppure, a mio modo di vedere, la necessità avvertita da Ulpiano di richiamarsi ad esso: anche ipotizzando per assurdo che la fattispecie dedotta dalle parti innanzi all'autorità imperiale non

In questo senso, va segnalata la posizione espressa da quella recente dottrina[198] che propende, non già per l'assimilazione, ma per l'accostamento della fattispecie incentrata sulla dazione della *vectura* '*pro mutua*' a un mutuo, da intendersi come sintomatico di un assetto di interessi affatto peculiare, connotato da un certo grado di 'provvisorietà' al momento (genetico) della conclusione del negozio e destinato, per contro, ad acquisire una fisionomia stabile in relazione a quello (funzionale) dell'esecuzione, o dell'acclarata impossibilità di esecuzione, della prestazione contrattuale[199].

In altri termini: ove l'operazione non avesse esito positivo, la somma anticipata verrebbe intesa come una dazione a mutuo (e il *navicularius* sarebbe tenuto a restituirla); nel caso inverso, sarebbe definitivamente da lui acquisita a titolo di mercede[200].

Questa interpretazione appare coerente, a ben vedere, con il significato tecnico assunto dalla figura giuridica della προχρεία nel contesto ellenistico di riferimento, come rilevato da recente dottrina[201]: quando in un contratto si intendeva effettuare un pagamento o una consegna in anticipo, il debitore consegnava al creditore un documento che attestava un prestito fittizio. Una volta che la prestazione per cui era stato anticipato il pagamento o la consegna veniva eseguita, il documento veniva restituito al debitore. In tal modo, prima del pagamento, il creditore era tutelato dal titolo che attestava il suo credito come mutuo; dopo l'adempimento, per contro, l'anticipo effettuato assumeva natura di controprestazione.

Essa, inoltre, pare trovare riscontro anche in ulteriori testimonianze che attestano le forme *pro mutua/pro muto*[202]. Volendo limitare il campo di indagine al novero dei testi giuridici, assume rilievo Scaev. 16 *dig.* D. 32.34.3. Il caso riguarda un *pater familias* che, nominando eredi il figlio e la figlia, lega loro *per praeceptionem* alcuni fondi e crediti, e aggiunge un *fideicommissum* secondo cui il figlio dovrà farsi carico anche dei debiti eventualmente contratti dal padre *pro mutuo*, affinché la quota spettante alla figlia non ne risulti diminuita; al giurista si chiede se il figlio debba provvedere a saldare i debiti del padre *ex quacumque causa*, ed egli risponde che è tenuto[203]. In questo contesto, appunto l'indicazione generica della fonte dei

presentasse rilevanti elementi 'nuovi', e che esse ottenessero ugualmente (circostanza anche questa a prima vista improbabile) una statuizione nel merito, verosimilmente il giureconsulto severiano non vi avrebbe fatto riferimento.

198 Cfr. E. QUADRATO, *'Promutuum'*, cit., 70 ss.; É. JAKAB, '*Vectura pro mutua'*, cit., 259 ss.; R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 546 ss. nonché, in senso adesivo a questo, S. GALEOTTI, *Perdita del carico e diritto al nolo*, cit., 845 ss.

199 Tale complessiva fattispecie negoziale appare incentrata su di un meccanismo che, a ben guardare, presenta delle significative assonanze con quello della *misthoprasia* (da qualificarsi in definitiva come vendita o locazione a seconda dell'esito concreto della vicenda contrattuale), il quale trova, nel diritto romano, una corrispondenza attestata da Gaio rispetto alla 'fornitura' di gladiatori (cfr. *infra* nelle note).

200 Questa interpretazione del frammento in esame, prospettata da S. GALEOTTI, *Perdita del carico e diritto al nolo*, cit.., 849 e ss. e R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 546 ss. è sostanzialmente condivisa anche da P. CANDY*, Credit for Carriage: TPSulp. 78 and P. Oxy. XLV 3250*, in *Roman Law and Maritime Commerce*, cit., 175 ss.

201 Cfr. G. THÜR, *Fictitious Loans and 'Novatio': IG VII 3172, UPZ II 190, and C. Pap. Jud. I 24 Reconsidered*, in *Proceedings of the Twenty Fifth International Congress of Papyrology (Ann Arbor 2007)*, Ann Arbor, 2010, 757 ss., seguito da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 550 s. e nt. 159.

202 Per una disamina delle quali, mi permetto di rinviare a R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 549 s. (con letteratura ivi citata).

203 Scaev. 16 *dig.* D. 32.34.3: *pater filio et filia heredibus institutis cum singulis certa praedia et kalendaria praelegasset, ita cavit: 'a te autem, fili carissime, peto, quaecumque legavi, praestari volo, et si quid evenerit aeris alieni, si quod in tempus pro mutuo acceperam et debuero, a te solvi*

debiti ereditari precedentemente contratti *pro mutuo*, *ex quacumque causa*, induce a ritenere che la loro qualificazione giuridica sia divenuta definitiva solo in un secondo momento, coerentemente con le considerazioni espresse in precedenza[204].

Sotto diverso profilo, Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6 riveste un notevole interesse nella cornice dei rapporti tra i *navicularii* organizzati in *corpora* e l'autorità[205]: è infatti noto come le *species annonariae* viaggiassero generalmente *publico periculo*, in forza presumibilmente di apposite disposizioni stabilite, con finalità incentivante, a vantaggio dei trasportatori privati.

A questo proposito, pare possibile avanzare alcune congetture sulla *ratio* di un tale sovvertimento della tendenziale esenzione dei *navicularii* dalla sopportazione del *periculum maris*, comunque realizzato sul piano tecnico-giuridico, a partire, come già sottolineato, dalla collocazione palingenetica del frammento. Si è visto in particolare come quest'ultimo faccia seguito, nell'opera ulpianea, a vari altri passi in cui il giurista severiano affronta il tema della *remissio mercedis* nella locazione[206], tra cui spicca per importanza quello conservato in Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2, in cui viene ripercorso il ragionamento di Servio in merito alla ripartizione dei rischi nell'ambito delle locazioni agrarie.

Rimandando alle ulteriori considerazioni già formulate sul passo, esso ci consente in definitiva di ipotizzare che la chiave di lettura dell'allocazione del rischio in capo all'armatore sia data, nel caso di specie, dalla necessità di ristabilire per tale via l'equilibrio sinallagmatico tra la posizione delle parti. In particolare, come si è osservato, sarebbe per Ulpiano iniquo, che il *procurator Caesaris*, oltre a subire il danno connesso al disservizio, fosse anche tenuto egualmente al pagamento del nolo, perdendo così pure la somma già corrisposta al *navicularius*.

A questo riguardo, va infatti considerato che la possibilità di ricevere un pagamento anticipato del nolo risultava senza dubbio vantaggiosa per gli stessi *navicularii*, dal momento che avrebbe consentito loro di ricevere prima della partenza quanto necessario per allestire la nave, reclutare il personale di bordo e acquistare merci da vendere in proprio durante il viaggio[207].

Quest'ultimo aspetto consente al tempo stesso di ampliare il novero delle fonti adducibili a sostegno della teoria qui esposta, sia pure indirettamente.

---

volo, ut quod sorori tuae reliqui, integrum ad eam pertineat'. Quaesitum est, an quod ex quacumque causa debuit pater, a filio sit praestandum. respondit posse filiam ex fideicommisso consequi ut levaretur, quo magis integrum, quod testator dedisset, ad eam pervenisset.

[204] Per questa lettura del passo, cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 550.

[205] Cfr. *infra*.

[206] Il dato è valorizzato sia da S. GALEOTTI, *Perdita del carico e diritto al nolo*, cit.., 847 s. sia da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 554 e nt. 165 (quest'ultimo, in particolare, si esprime contro l'idea che il passo in questione non riguardasse in realtà problematiche di rimessione della mercede – e risulterebbe pertanto spurio quantomeno in relazione alla sua collocazione palingenetica – sostenuta da T. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'*, cit. 146 e G. LONGO, *Sulla disciplina giustinianea della 'locatio-conductio'*, in *Studi*, cit., 295).

[207] Così S. GALEOTTI, *Perdita del carico e diritto al nolo*, cit., 848.

La problematica affrontata in D. 19.2.15.6 presenta infatti delle assonanze, all'interno pur sempre della *locatio conductio operis faciendi*, ma nel campo della responsabilità contrattuale, con quanto emerso nel dibattito intorno alla responsabilità di *fullo* e *sarcinator* (Lab. 5 *post. a Iav. epit.* D. 19.2.60.2[208] e Gai 3.205-207[209]): quest'ultima, *ictu oculi* inspiegabilmente, viene ancorata, anziché alla *culpa*, al rigoroso criterio della *custodia*.

Ebbene, al netto di varie ulteriori spiegazioni fornite dalla dottrina più risalente[210], questo irrigidimento della posizione del *conductor* viene più recentemente giustificato, sul piano congetturale a partire dallo stato delle fonti[211], proprio in funzione dalla dazione anticipata della mercede al professionista: dovendosi valutare il principio dell'*utilitas contrahentium* non in base al tipo astratto di negozio ma in concreto, a seconda dell'*id quod actum est*, si è sostenuto che, incamerato il pagamento, il professionista avrebbe già tratto tutto il vantaggio, o l'*utilitas*, che gli doveva essere garantita dal negozio. Conseguentemente, al fine di ristabilire l'equilibrio sinallagmatico tra le parti, sarà in questo caso tenuto verso la controparte, per la mancata riconsegna delle vesti, a titolo di *custodia*.

La presa di posizione cristallizzata nel *rescriptum* considerato da Ulpiano, infine, va assai probabilmente rapportata anche con gli indirizzi generali della politica annonaria dell'epoca: realizzatosi sotto Caracalla[212], a quanto sembra, un ampliamento della platea dei beneficiari delle *frumentationes* e delle altre forme di erogazioni pubbliche, con conseguente inevitabile accrescimento delle difficoltà di reperimento e gestione delle risorse a ciò destinate, l'allocazione del rischio in capo agli armatori privati dovette risultare funzionale (anche) a far fronte a queste mutate esigenze.

Un'ultima considerazione. A indirizzare la scelta delle parti verso l'uno o l'altro modello di *locatio conductio meciurm vehendarum* dovevano pesare in generale[213], concretamente, anche valutazioni inerenti alla

---

[208] Lab. 5 *post. a Iav. epit.* D. 19.2.60.2: *vestimenta tua fullo perdidit et habes unde petas nec repetere vis: agis nihilo minus ex locato cum fullone, sed iudicem aestimaturum, an possis adversus furem magis agere et ab eo tuas res consequi fullonis videlicet sumptibus: sed si hoc tibi impossibile esse perspexerit, tunc fullonem quidem tibi condemnabit, tuas autem actiones te ei praestare compellet.*

[209] Gai 3.205-207: *item si fullo polienda curandaue aut sarcinator sarcienda uestimenta mercede certa acceperit eaque furto amiserit, ipse furti habet actionem, non dominus, quia domini nihil interest ea non periisse, cum iudicio locati a fullone aut sarcinatore suum consequi possit, si modo is fullo aut sarcinator rei praestandae sufficiat; nam si soluendo non est, tunc quia ab eo dominus suum consequi non potest, ipsi furti actio conpetit, quia hoc casu ipsius interest rem saluam esse.* 206. *Quae de fullone aut sarcinatore diximus, eadem transferemus et ad eum, cui rem commodauimus. nam ut illi mercedem capiendo custodiam praestant, ita hic quoque utendi commodum percipiendo similiter necesse habet custodiam praestare.* 207. *Sed is, apud quem res deposita est, custodiam non praestat tantumque in eo obnoxius est, si quid ipse dolo malo fecerit; qua de causa si res ei subrepta fuerit, quia restituendae eius nomine depositi non tenetur nec ob id eius interest rem saluam esse, furti [itaque] agere non potest, sed ea actio domino conpetit.*

[210] Per la ricostruzione delle differenti prospettazioni emerse sul punto nella letteratura, mi permetto di rinviare per tutti a C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 17 ss.

[211] Cfr. C. PELLOSO, *Sulla responsabilità*, cit., 42 ss.; ID., *'Custodia'*, cit., 272 ss. (con letteratura e fonti ivi citate).

[212] In merito alle 'proporzioni' del fenomeno annonario, sotto il profilo (anche) dei suoi beneficiari, e all'impatto di esso sull'economia globale del Mediterraneo romano cfr. il recente studio di D. VERA, *Fisco, annona e commercio*, cit., *passim* (con letteratura ivi citata). Che, in generale, la politica annonaria dell'età dei Severi abbia registrato notevoli innovazioni è anche testimoniato, pur con specifico riferimento all'ambito dei rifornimenti oleari: sul punto, cfr. *supra*.

[213] Non chiaramente in termini assoluti, dal momento che, ad esempio, proprio nel passo in esame la natura dei beni condotti per mare appare la medesima indipendentemente dalle modalità di computo della mercede, trattandosi in ogni caso di schiavi e dunque di beni infungibili.

natura dei beni trasportati, in relazione soprattutto alla differente portata dei poteri di direzione e controllo dell'operazione di trasporto marittimo posti in capo al *nauta* nell'una e nell'altra fattispecie. Più in dettaglio, come meglio si vedrà nel corso dell'indagine[214], questi ultimi dovevano apparire pressocché assoluti nel caso di mercede corrisposta sui *deportati*, rilevando in questa evenienza unicamente l'adempimento dell'obbligo di condurre a destinazione le merci; relativamente più contenuti, invece, nell'altro assetto in questione, potendo residuare in questi casi, ad esempio, il potere del *dominus mercium* di vincolare la controparte a effettuare il trasporto utilizzando un determinato natante in particolare[215].

Il problema riguarda, principalmente, il caso del trasporto di beni fungibili, esplicitamente ammesso[216] quale eventualità da un noto passo attribuito ad Alfeno Varo[217], la cui risoluzione appare

---

214 I differenti schemi negoziali utili ad inquadrare il fenomeno della navigazione possono infatti essere classificati anche a seconda della maggiore o minore ampiezza dei poteri di direzione e controllo spettanti, in ciascuno di essi, al soggetto interessato al trasporto: in argomento, cfr. *infra*.

215 Ciò emerge, in particolar modo, dall'analisi di frammenti quali Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.1 e Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.31.1: cfr. *infra*.

216 É del tutto noto, al di là di questa testimonianza, che la *locatio conductio* marittima potesse avere ad oggetto anche il trasporto di beni fungibili. Basti pensare, per estrema brevità, al tema dei trasporti annonari riguardanti *species* certamente inquadrabili come fungibili (grano *in primis*): cfr., per un rapido riscontro, la letteratura in tema di *corpora naviculariorum*. Il motivo di interesse del frammento, in questo senso, attiene, tenendo conto anche dell'età storica in cui si colloca l'opera di Alfeno Varo, al tema delle locazioni cd. 'irregolari' o, per meglio dire, al dibattito intorno alla compatibilità o meno con lo schema fondamentale della *locatio conductio operis* dell'elemento del trasferimento del *dominium* (che certamente si realizza in queste fattispecie, come la stessa argomentazione del giureconsulto evidenzia: cfr. *infra*). Al tempo del giureconsulto repubblicano, infatti, esso era generalmente ammesso presso i *prudentes*, non venendo per lo più percepito come un aspetto in sé suscettibile di alterare lo schema di base identificativo del negozio, basato sullo scambio tra l'*opus* prestato (cioè l'*uti frui*) e la mercede. Nell'ambito del diritto classico, invece, questa posizione sarà portata avanti dalla scuola proculiana, apparendo invece osteggiata dai sabiniani, che proprio nell'estremo del mancato passaggio del dominio intravvedevano la linea di demarcazione della locazione rispetto, in primo luogo, alla compravendita. L'opinione di questi ultimi, in definitiva, sarà accolta nella Compilazione giustinianea. Sul tema, mi permetto di rinviare per tutti a R. FIORI, *La definizione*, cit., 177 ss. (con l'ampia rassegna di fonti e letteratura ivi contenuta).

217 Si tratta di Alf. 5 *dig. a Paulo epit.* D. 19.2.31: *in navem Saufeii cum complures frumentum confuderant, Saufeius uni ex his frumentum reddiderat de communi et navis perierat: quaesitum est, an ceteri pro sua parte frumenti cum nauta agere possunt oneris aversi actione. Respondit rerum locatarum duo genera esse, ut aut idem redderetur (sicuti cum vestimenta fulloni curanda locarentur) aut eiusdem generis redderetur (veluti cum argentum pusulatum fabro daretur, ut vasa fierent, aut aurum, ut anuli): ex superiore causa rem domini manere, ex posteriore in creditum iri. idem iuris esse in deposito: nam si quis pecuniam numeratam ita deposuisset, ut neque clusam neque obsignatam traderet, sed adnumeraret, nihil alius eum debere apud quem deposita esset, nisi tantundem pecuniae solveret. secundum quae videri triticum factum Saufeii et recte datum. quod si separatim tabulis aut heronibus aut in alia cupa clusum uniuscuiusque triticum fuisset, ita ut internosci posset quid cuiusque esset, non potuisse nos permutationem facere, sed tum posse eum cuius fuisset triticum quod nauta solvisset vindicare. et ideo se improbare actiones oneris aversi: quia sive eius generis essent merces, quae nautae traderentur, ut continuo eius fierent et mercator in creditum iret, non videretur onus esse aversum, quippe quod nautae fuisset: sive eadem res, quae tradita esset, reddi deberet, furti esse actionem locatori et ideo supervacuum esse iudicium oneris aversi. sed si ita datum esset, ut in simili re solvi possit, conductorem culpam dumtaxat debere (nam in re, quae utriusque causa contraheretur, culpam deberi) neque omnimodo culpam esse, quod uni reddidisset ex frumento, quoniam alicui primum reddere eum necesse fuisset, tametsi meliorem eius condicionem faceret quam ceterorum.* Sulla genuinità quantomeno sostanziale del brano, mi permetto di rinviare a R. FIORI, *La definizione*, cit., 65 ss. con ampio ragguaglio anche delle posizioni critiche espresse in letteratura al riguardo. Quanto al contenuto, il caso affrontato nel frammento è il seguente: più *mercatores* (*complures*) hanno caricato del frumento sull'imbarcazione di Saufeio, senza distinguere la partita di ciascuno e confondendo pertanto quindi tra loro le quantità. In occasione di uno scalo lungo la rotta, viene riconsegnata ad uno dei *complures* la sua parte, traendola *de communi.* Successivamente, la nave naufraga. Gli altri *domini mercium* (*ceteri*), pertanto, interrogano il giurista in merito alla possibilità di agire contro l'armatore con un'*actio oneris aversi* (circa l'identificazione di questo strumento processuale, mi permetto di rinviare a N. DE MARCO, *L'"actio oneris aversi". Appunti su un equivoco ricostruttivo*, in *Labeo*, XLIX, 2003, 157; B. FORSCHNER, *Das Schiff des 'Saufeius'. Anmerkungen zu D. 19.2.31*, in *FHI*, XI, 2011, 9 ss. [con letteratura ivi citata]; G. PURPURA, *Il χειρέμβολον*, cit., 129 ss. [con ampia rassegna della dottrina]), per avere quest'ultimo sottratto la parte di carico riconsegnata ad uno solo di loro. In generale, sul passo in esame, cfr. anche S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 92 ss. (con letteratura ivi citata).

incentrata appunto sulla considerazione per cui esistono *duo genera rerum locatarum*[218]: oggetto del trasporto via mare, infatti, può essere l'*idem*, la cui proprietà permane in capo al *dominus-locator*, oppure una certa quantità di beni fungibili (*idem genus*), che passa in dominio dello stesso armatore e in relazione alla quale il *mercator* acquista un diritto di credito finalizzato alla restituzione del *tantudem*[219].

A questo proposito, si può immaginare, che nei trasporti[220] aventi ad oggetto beni fungibili, il *dominus mercium* avesse l'interesse a ricevere con certezza nel porto di destinazione, più che le medesime merci affidate al *nauta*, quantomeno il *tantundem*. Al contempo, e anzi proprio in connessione con questo aspetto, le modalità concrete di organizzazione del trasporto dovevano apparire meno rilevanti, potendo essere completamente demandate al trasportatore purché fosse garantito, appunto, l'esito della spedizione marittima. Ne consegue che, in casi come questo, il modello concretamente utilizzato dalle parti doveva essere quello del 'contratto di trasporto'[221], determinato per il tramite del computo della mercede sui *deportati*.

Viceversa, se a viaggiare per mare fossero beni infungibili o 'qualificati' (come, ad esempio, marmo o altre materie prime, o prodotti, di pregio), si ricorrerebbe verosimilmente al calcolo del nolo sugli *impositi* e, dunque, al modello del 'noleggio a viaggio' (*voyage charter*[222]), che prevede, tra le altre cose, una gestione del trasporto maggiormente partecipata da parte dello stesso *dominus mercium*. Proprio quest'ultimo modello, come si è già avuto modo di osservare, doveva essere nella prassi quello più diffuso[223].

---

[218] In merito all'identificazione delle *res locatae* considerate nel passo, cfr. W. SELL, *Beitrdge zur Lehre vom Mieth- und Pachtuertrag. Ueber die s. g. 'locatio irregularis'*, in *Arch. f. dv. PraX.*, XIX, 1836, 318 ss.; C. LONGO, *Appunti sul deposito irregolare*, in *BIDR*, XVIII, 1906, 139 s.; F.E. VASSALLI, *Delle obbligazioni di genere in diritto romano*, in *Studi sen.*, XXVI, 1909, 67; F. BONIFACIO, *Ricerche sul deposito irregolare in diritto romano*, in *BIDR*, XLIX-L, 1947, 106; A. METRO, *Locazione e acquisto della proprietà: la cd. 'locatio conductio irregularis'*, in *Sem. Compl.*, VII, 1995, 212 nonché, da ultimo, lo stesso R. FIORI, *La definizione*, cit., 68 e s. (in maniera particolare, per quanto riguarda la confutazione della tesi di A. PERNICE, *Labeo. Romisches Privatrecht im ersten Jahrhundert der Kaiserzeit*, II.2.1², Halle, 1900, 98 nt. 2, seguito da H.H. PFLOGER, *Zur Lehre von der Hafttung des Schuldners nach romischen Recht*, in *ZSS*, LIV, 1947, 197 ss., per cui la distinzione alfeniana si riferibbe a due tipologie di 'negozi', anziché di 'cose').

[219] Sulla base di questa distinzione, Alfeno formula la propria risposta al quesito: essendo il grano già passato in proprietà di Saufeio, quest'ultimo ne ha legittimamente consegnato una porzione al primo dei *complures* (essendo peraltro questo un atto dovuto); ne consegue implicitamente che i *ceteri* non possono agire per l'*oneris aversio*, dal momento che nessuna sottrazione si è realizzata (sulla natura presumibilmente penale dell'*actio oneris aversi*, cfr. la letteratura citata in R. FIORI, *La definizione*, cit., 75 e nt. 36). Tale soluzione, si afferma nel passo, permane valida anche laddove le parti abbiano strutturato il trasporto in forma di deposito (*idem iuris esse in deposito* …). Sul punto, cfr. *ex aliis* R. FIORI, *La definizione*, cit., 75, ss.; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 93.

[220] Il ragionamento condotto riguarda i rapporti tra privati. Che, però, anche nei contratti pubblici il *nauta* fosse tenuto di regola ad assicurare la consegna a destinazione delle merci appare confermato, *a contrariis*, da un passo liviano in cui si riporta come, nel corso della seconda guerra punica e, più esattamente nel 215 a.C., si concesse che il trasporto di beni necessari per l'esercito stanziato nella penisola iberica avvenisse '*publico periculo*', con finalità incentivante per i privati affinché lo realizzassero nonostante le difficoltà finanziarie incontrate in quel momento storico dell'*aerarium* (cfr. Liv. 23.49.1 nonché, su di esso, A. BÜRGE, *Der Witz im antiken Seefrachtvetrag. Beobachtungen zur Vertragspraxis im antiken Mittelmeerraum*, in *Index* , XXII, 1994, 389 ss. e, in particolar modo, 392 s.).

[221] Ciò pare trovare riscontro anche nelle prassi del trasporto fluviale greco-egizio, nel cui contesto la κίνδυνος-*klausel* (sulla quale, cfr. *infra*) inerisce a contratti aventi ad oggetto il trasporto di beni fungibili.

[222] Cfr. *infra*.

[223] La ricostruzione qui proposta è di R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 520 ss. Da essa deriva che l'allocazione del rischio in capo al trasportatore di beni fungibili non avviene per automatismo, ma costituisce in definitiva il frutto dell'*id quod actum est* delle parti volto ad adottare la forma giuridica più idonea all'interesse di entrambe in relazione alle peculiarità poste dalla natura dei beni trasportati (essendo questi suscettibili di passare in proprietà del trasportatore, salvo permanere in capo alla controparte un diritto di credito alla restituzione del *tantundem*).

9. Ulteriori note sulla superabilità della cd. 'tripartizione tradizionale' della *locatio conductio*: un confronto con gli assetti negoziali di *Common Law*.

La ricostruzione proposta, ad ogni modo, prende le distanze dall'orientamento della dottrina maggioritaria[224], che interpreta il differente meccanismo di calcolo della *vectura*, ora riferita ai beni *deportati* ora agli *impositi*, come un riferimento sintomatico del modello di *locatio conductio* scelto dalle parti per effettuare l'operazione di trasporto marittimo: nella prima fattispecie, che si congettura sottesa anche all'enunciazione della *regula* labeoniana, si tratterebbe della *locatio mercium vehendarum* o *ad onus vehendum*; nella seconda, quella da preferire per Paolo nei casi dubbi, di una *locatio conductio navis* o, al massimo, *locorum in nave*[225] (riguardata però come mera variante di questo stesso modello).

Come già illustrato in apertura al presente studio, questi due modelli negoziali sono rapportati dalla dottrina tradizionale a quelli generali, rispettivamente: della *locatio conductio operis* (ove il *dominus mercium* affidi direttamente al *nauta*, con organizzazione di uomini e mezzi a carico di quest'ultimo, le merci da trasportare), della *locatio conductio rei* (nel caso in cui il soggetto interessato al trasporto prenda in conduzione dal rispettivo proprietario la nave, con lo scopo di utilizzarla sotto la propria direzione per effettuare l'operazione marittima). Ancora, vale la pena di ricordare come, secondo l'impostazione consolidata[226], la *locatio operis*, a differenza della *operarum*, consistente nella prestazione di attività lavorativa di tipo continuato, nonché della stessa *locatio rei*, importi un'obbligazione di risultato in capo all'artefice: quest'ultimo, facendosi carico dell'esito della propria attività indipendentemente da una propria eventuale responsabilità, perderà il diritto comunque il diritto ad essere remunerato in caso di frustrazione dell'aspettativa negoziale della controparte.

---

224 Cfr. *ex aliis* F. PRINGSHEIM, *'Id quod actum est'*, in *ZRG RA*, LXXVIII, 1961, 29; E. BETTI, *'Periculum'*, cit., 189; ID., *Istituzioni di diritto romano*, II.1, Padova, 1962, 175 nt. 1, 222 nt. 13, 408, 425 s.; ID., *Zum Problem der Gefahrtragung bei zweiseitig verpflichtenden Verträgen*, in *ZRG RA*, LXXXII, 1965, 4; L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 282 ss.; U. BABUSIAUX, *'Id quod actum est'. Zur Ermittlung des Parteiwillens im klassischen römischen Zivilprozeß*, München, 2006, 230 ss. Sotto questo profilo cfr. emblematicamente R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 507 nt. 1, nonché, soprattutto, 520 nt. 54, relativa nello specifico all'interpretazione della seconda parte di D. 14.2.10 pr.: «Il fatto che manchi, in questo assetto di interessi», ovvero quello in cui la mercede è calcolata sull'*impositum*, «una obbligazione di risultato, ha spesso fatto ritenere che Paolo intenda distinguere tra una *locatio mancipiorum vehendorum* e una *conductio* dell'intera nave … In passato, avevo appoggiato anch'io questa interpretazione, in un contributo nel quale, peraltro, tentavo di relativizzare l'uso della tripartizione e rilevavo l'esistenza di forme intermedie come la regìa … , ma non consideravo il contratto di noleggio … : un esempio, mi pare, di quanto sia difficile liberarsi delle categorie tralatizie anche quando si è consapevoli della loro relatività». Mi pare, ancora, paradigmatico dell'atteggiamento tradizionale quanto appuntato da S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 844 e nt. 38: «Nonostante Roberto Fiori, in un suo recente contributo (*L'allocazione*, cit., p. 520 e nt. 54), abbia avanzato l'interessante e suggestiva ipotesi, sostanziata dalle ναυλωτικαί greco-egizie, che il *distinguo* di Paolo non alludesse a uno schema negoziale alternativo alla *locatio conductio mercium vehendarum*, ma riconducesse piuttosto a quest'ultima due distinti modelli contrattuali, il 'contratto di trasporto' e il 'contratto di noleggio a viaggio', la ricostruzione riferita sopra, nel testo, continua a sembrarmi preferibile alle altre proposte formulate dalla dottrina, per la cui puntuale disamina rinvio ancora a R. FIORI, *La definizione*, cit., p. 135 ss., con letteratura in nota».

225 Così *ex aliis* J.A.C. THOMAS, *Carriage*, cit., 496 e nt. 26; W. FORMIGONI, *'Pithanōn'*, cit., 61; S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 844.

226 Risalente nella sostanza all'elaborazione scientifica tedesca dell'Ottocento (per una rapida ricognizione, mi permetto di rinviare a H. DERNBURG, *System des römischen Rechts [Pandekten]*, II, Berlin, 1928, 788 s. nt. 3, nonché soprattutto a R. FIORI, *La definizione*, cit., 157 e 311 ss.), per poi affermarsi, dal punto di vista terminologico, sostanzialmente grazie all'opera del Demogue (cfr. R. DEMOGUE, *Traité des obligations en général*, V, Paris, 1925, 538 ss.).

Si sostiene, di conseguenza, che nel caso di computo del nolo sui *deportati* (e dunque di *locatio ad onus vehendum*), il *nauta* perderà il diritto ad essere remunerato per quello degli schiavi che sia perito durante il tragitto (*Si vehenda mancipia conduxisti, pro eo mancipio, quod in nave mortuum est, vectura tibi non debetur*) e che la soluzione opposta, invece, sia prevista nell'ipotesi di calcolo sugli *impositi*; dal momento che, in questa seconda eventualità, le parti avrebbero inteso riferirsi ad un contratto di *locatio navis* che andrebbe a configurare in capo al *nauta* un mero obbligo di messa a disposizione dell'imbarcazione e, dunque, in senso lato, un'obbligazione di mezzi.

In altri termini, tutta la seconda parte del frammento citato, attribuita a Paolo, si spiegherebbe, secondo l'orientamento qui criticato, in relazione all'assetto di interesse riconducibile alla *locatio condcutio rei*: ove le parti avessero inteso riferirsi a questo modello, non potrebbe trovare applicazione il rigoroso criterio di allocazione del rischio cristallizzato nel *pithanon* (*Paulus: immo quaeritur, quid actum est, utrum ut pro his qui impositi an pro his qui deportati essent, merces*); ove non risultasse chiaro a quale modello queste intendessero fare ricorso, il contratto dovrà essere interpretato, appunto, come una *locatio navis* o *locorum in nave* (*daretur: quod si hoc apparere non poterit, satis erit pro nauta, si probaverit impositum esse mancipium*).

Sulla superabilità della dicotomia tra obbligazioni di risultato e di mezzi quale chiave di lettura del passo si è già preso posizione nel corso dell'esposizione. Ci si deve ora esprimere sulla qualificazione in chiave di *locatio rei* dell'assetto contrattuale riguardato da Paolo come discendente da un computo della *vectura* sugli *impositi*.

Questa interpretazione tradizionale del passo appare, in effetti, non del tutto persuasiva, alla luce di alcune incongruenze che essa porrebbe, mi pare, rispetto a determinati aspetti emersi in letteratura, e nella sostanza pacificamente accettati, proprio in relazione alla figura della *locatio* cd. *navis* (e/o *locorum in nave*, ove concepita come mera variante della prima[227]).

Anzitutto, come già sottolineato, questa figura doveva ricorrere in pratica esclusivamente nei rapporti tra *dominus navis* ed *exercitor*[228] e presentarsi, per altro verso, come un modello relativamente poco diffuso, al punto tale che «la casistica che i *Digesta* offrono in proposito non è particolarmente ricca, né … i *prudentes* discutono dei problemi relativi all'aspetto oggettivo della mancata realizzazione della causa sinallagmatica con specifico riguardo a questo modello negoziale»[229].

In merito al primo aspetto, non pare emergere dal passo una differente qualificazione personale e professionale delle parti, che sarebbe per ipotesi tenuta a mente da Labeone e Paolo, in corrispondenza

[227] Per una lettura alternativa del noleggio dei *loca navis* cfr. *infra*.
[228] Come si desume dalla stessa definizione di *exercitor* riversata in Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.15 (cfr. *supra* nelle note).
[229] Così si esprime S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 100 muovendo in particolare dall'analisi anzitutto di Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.1 (su cui cfr. *infra*). Assai significativamente, l'autrice prosegue affermando che, nei testi che se ne occupano, i riferimenti alla *locatio conductio navis* siano «… per lo più incidentali, oppure contenuti all'interno di *responsa* che discutono fattispecie complesse, in cui il noleggio dell'imbarcazione costituisce, cioè, solo una parte dell'accordo dei contraenti».

delle modalità di computo della *vectura*, tale da poter affermare che il contratto avente ad oggetto gli schiavi *deportati* sarebbe concluso tra il *dominus* di questi e l'armatore, mentre quello avente ad oggetto gli *impositi* sarebbe concluso dal *nauta* con il proprietario della nave (coincidente o meno con quello degli stessi *mancipia*) per poterli trasportare.

Coerentemente con questa osservazione, la ricostruzione dell'*id quod actum est* sotteso tanto all'uno quanto all'altro caso sembra invece pur sempre riconducibile allo schema della *locatio operis*, anche se con una diversa estensione[230], come si è visto, degli obblighi incombenti sul *nauta*: una parte (*dominus servorum*) affida all'altra (*nauta*) i propri beni, affinché questi siano, dal secondo, trasportati per mare.

In merito al secondo, se il modello della *locatio navis* presumibilmente si presentava meno diffuso nella prassi, non si piega come il giureconsulto Paolo possa dare *responsum*, rispetto ai casi dubbi per il silenzio delle parti, di interpretare di *default* l'accordo negoziale proprio come una locazione della nave.

In questo senso, l'impostazione qui accolta presenta il vantaggio di slegare la spiegazione della *ratio* di favore per l'armatore, evidentemente sottesa all'enunciazione paolina contenuta nella terza parte del frammento, dal necessario ricorso, per poterne rendere conto, al modello della *locatio navis*: in caso di indeterminatezza delle modalità di computo del nolo, questo dovrà essere inteso come riferito agli *impositi* giacché si tratta di una soluzione interpretativa '*pro nauta*'; ma la cornice del rapporto rimarrà quella della *locatio operis*, seppure qui non concepita come vincolante l'armatore stesso all'esito finale della consegna dei *mancipia* in vita a destinazione.

Questa visione, chiaramente, si scontra con la teoria tradizionale della cd. 'tripartizione' della *locatio conductio*, per come viene tralatiziamente prospettata nel contesto nautico: tralasciando lo scarso rilievo che si assume ricoperto in quest'ambito dalla *locatio conductio operarum* (rilevante pressocché esclusivamente per inquadrare i rapporti di 'impiego' del personale di bordo delle navi), esso sarebbe dominato, come si è già ricordato nel presente studio, e dalla figura della *locatio rei* (*locatio navis* o *locorum in nave*, che consisterebbe in una mera variante della prima riferita a singole porzioni dello scafo) e da quella della *locatio mercium vehendarum*, alla quale corrisponderebbe biunivocamente l'assunzione in capo al trasportatore di un dovere obbligatorio ricomprendente nel suo perimetro la consegna a destinazione delle merci trasportate per mare.

[230] Basata sulla distinzione tra obbligazione di mezzi e di risultato ma, si potrebbe immaginare, rilevante invece sul piano della 'causa' del contratto, come già illustrato.

Tale ultima schematizzazione, notoriamente, viene impiegata in maniera alquanto rigida in letteratura[231], per cui si assume generalmente che la disciplina dei contratti relativi al trasporto marittimo consti soltanto dei due modelli ora richiamati o, al più, di una combinazione dei due[232].

In verità, vi sono fondati motivi per ritenere che, a patto di poterli sussumere entro lo scambio sinallagmatico di una *merces* contro un *uti frui*, gli schemi negoziali adottati in concreto dalle parti potessero essere modificati e adattati all'infinito alle esigenze del caso specifico, molto al di là delle alternative poste dalla cd. tripartizione tradizionale (*rei*, *operarum* e *operis*), mantenendo la tutela processuale per il tramite dell'*actio ex conducto locato* e, dunque, anche la denominazione tecnica di *locatio conductio*[233].

Muovendo sempre dalle problematiche relative all'interpretazione di D. 14.2.10 pr., ma per abbracciare anche un discorso più generale, va anzitutto evidenziato come la suddivisione tra *locatio conductio* cd. *operarum* e cd. *operis* in chiave di obbligazioni di mezzo e di risultato si sia affermata concettualmente soltanto nella Germania alla fine del XIX sec., mentre a livello terminologico a partire dall'opera di René Demogue, il *Traité des obligations*[234], e dunque non prima della metà degli anni Venti del secolo scorso[235].

Prima di allora, erano ricomprese nella locazione d'opere tanto le fattispecie in cui le *operae* erano riguardate come singole giornate lavorative quanto quelle in cui veniva in considerazione l'*opus* quale attività complessa. Coerentemente con questo quadro generale, tutti i contratti marittimi assumevano pertanto la denominazione di 'contratto di noleggio', in senso di contratto in cui genericamente di paga un nolo, che può configurarsi in quanto tale come una locazione o della sola nave o finalizzata al trasporto. All'interno di quest'ultima categoria, si sarebbe distinto a seconda che l'obbligazione del noleggiante si estendesse sino a ricomprendere l'arrivo delle merci affidategli a destinazione oppure implicasse soltanto la prestazione di condurle per mare utilizzando allo scopo la propria organizzazione imprenditoriale e perizia professionale. Nel primo caso, il trasportatore avrebbe dunque incamerato il nolo se il carico avesse raggiunto il porto di arrivo designato dalle parti; nel secondo, anche ove questo, indipendentemente da una sua responsabilità, fosse andato perduto[236].

---

231 Curiosamente, anche da parte di quegli autori che la rifiutano come modello classificatorio generale, quali ad esempio J.A.C. THOMAS, *Carriage by Sea*, in *RIDA*, VII, 1960, 496 e ntt. 28 e 29 (ove l'autore seguiva l'impostazione di Arangio-Ruiz, Brasiello, Olivier-Martin, Amirante); nonché lo stesso R. FIORI, La *definizione*, cit., 128 ss. (cfr. nt. precedente, nonché ID., *Forme e regole*, cit., 149 ss.).

232 R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 507 s. nt. 4.

233 Mi richiamo a quanto osservato in apertura al presente scritto: la locazione 'marittima' «poteva assumere … forme molto più varie e complesse delle tre vesti canoniche, al punto da rendere difficile se non impossibile individuare lo schema prevalente, che doveva essere ricostruito sul piano dell'interpretazione dell'*id quod actum est*» (R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 508).

234 R. DEMOGUE, *Traité des obligations*, cit., 538 ss.; VI, Paris, 1932, 644.

235 Cfr. *supra* nelle note.

236 Per questo celere *excursus*, cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 523 s.

Se il quadro ora riassunto corrisponde al vero, un'ulteriore conferma della bontà dell'interpretazione di D. 14.2.10 pr. accolta nel presente studio, che riconduce tanto il computo della mercede sui *deportati* quanto quello sugli *impositi* al modello della *locatio operis*, può essere tratta sulla base di un raffronto con l'esperienza moderna.

A questo proposito, il contesto maggiormente significativo è quello inglese, dal momento che, tra gli altri ordinamenti moderni e contemporanei[237], è quello che ha sviluppato, conservandole tutt'ora, regole più prossime a quelle del diritto romano[238]. In maniera particolare, è utile soffermarsi sulla disciplina prevista per il traffico non di linea[239], inquadrato facendo ricorso essenzialmente a due modelli generali di riferimento[240].

Il primo è concepito come una locazione della nave e si articola in due ulteriori schemi: quello della locazione della sola nave (*bareboat charter*[241]) e quello della locazione della nave e dell'equipaggio, calcolata a tempo (*time charter*[242]). In entrambi, il nolo deve essere corrisposto anche se il *charterer* non

---

237 Ma cfr. anche: per quanto riguarda l'ordinamento francese, l'*Ordonnance de la marine* di Luigi XIV del 1681 (sulla quale cfr. G. VALERI, *L'art. 926 cod. comm. e la natura giuridica del contratto di noleggio*, in *Riv. dir. comm.*, XIV, 1916.I, 841; C. LYON-CAEN - L. RENAULT, *Traité de droit maritime*, I, Paris, 1894, 416 ss.); per quanto riguarda i codici italiani, gli artt. 420 co. 2 cod. comm. it. (1865), 584 co. 2 cod. comm. it. (1882), 584 co. 2 cod. comm. it. (1882); per quanto riguarda quello tedesco, cfr. § 617 HGB.

238 Il diritto marittimo inglese, infatti, è storicamente modellato sul *Civil law* e ha mantenuto le sue caratteristiche anche quando, nel XVII sec., la materia è stata deferita alla giurisdizione delle corti di *Common law* (R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 525 ss.; sulla cd. «*battle for the Law Merchant*» nel XVII sec. cfr. anche D.R. COQUILLETTE, *The Civilian Writers of Doctors' Commons, London. Three Centuries of Juristic Innovation in Comparative, Commercial, and International Law*, Berlin, 1988, 106 ss. e nt. 75). In merito al primo aspetto, ciò si spiega in quanto, elaborate nell'Europa meridionale e nel contesto delle città italiane le regole giuridiche del commercio marittimo medioevale, queste furono recepite in Inghilterra quando, in seguito alla scoperta delle Americhe, il cuore dei traffici internazionali si spostò dal bacino mediterraneo all'Europa settentrionale (sul punto, v. W.S. HOLDSWORTH, *A History of English Law*, V, London, 1937², 63 ss.). Ciò ha fatto si che la *Admiralty Court*, competente in materia di diritto della navigazione, fosse, a cavaliere tra il XVI sec. e la prima metà di quello successivo, un presidio del *Civil law* in Inghilterra (così per tutti: W.S. HOLDSWORTH, *A History of English Law*, I, Boston, 1922³, 552 ss.; D.R. COQUILLETTE, *The Civilian Writers*, cit., 29). Non solo. È infatti interessante notare che, ancora nel XIX secolo, i più importanti trattati in materia e la giurisprudenza attingevano a opere civilistiche (sul punto, v. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 526 nt. 76, con ampia rassegna della letteratura).

239 Cd. '*bills of lading*': sul punto, cfr. J.F. WILSON, *Carriage of Goods by Sea*, Harlow, 2010⁷, 113 ss.

240 Quelli indicati nel testo sono soltanto gli schemi fondamentali di riferimento. La panoramica complessiva dei contratti di 'noleggio' nel contesto nautico di *Common Law* include infatti anche: la locazione di spazi della nave (*slot charter*), il noleggio a tempo per viaggi predeterminati (*trip charter*), il noleggio a viaggi consecutivi prefissati o realizzabili entro un dato tempo (*consecutive voyage charter*) nonché, infine, il contratto che ha a oggetto il trasporto di una certa quantità di merce entro un determinato periodo di tempo mediante un numero indefinito di viaggi (*long-term freighting contract*). Su queste diverse tipologie di *charters* cfr. per tutti J.F. WILSON, *Carriage*, cit., 3 ss.

241 Al riguardo, mi permetto di rinviare a M. DAVIS, *Bareboat Charters*, London, 2005, *passim*.

242 La determinazione dell'esatta natura giuridica di questa figura è complessa, anche se è evidente la sua vicinanza con la locazione della nave (così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 526 nt. 79): la mercede deve essere corrisposta anche se il *charterer* non utilizzi il natante (con la precisazione, però, che se l'indisponibilità del mezzo è meramente temporanea, in forza della clausola cd. *off-shire*, il pagamento viene sospeso: v. J.F. WILSON, *Carriage*, cit., 86 ss.; 96 ss.). In merito agli eventi intercorsi durante il tragitto, lo *shipowner* è tenuto per quanto concerne la gestione tecnica della navigazione (J.F. WILSON, *Carriage*, cit., 109); al tempo stesso, tuttavia, poiché la funzione commerciale della nave è affidata, salvo patto contrario (cfr. *Action Navigation v Bottiglieri Navigation Inc. [The Kitsa]* [2005] 1 *Lloyd's Rep* 432), al *charterer*, questi risponde generalmente per le spese e i danni sopportati dallo *shipowner* dipendenti dalle direttive che egli ha impartito al secondo, oltre che per le condotte del comandante e della ciurma (L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 150 ss.; J.F. WILSON, *Carriage*, cit., 85). Per le medesime ragioni, inoltre, il *charterer* sopporta altresì ogni rischio slegato dalle condizioni della nave o dell'equipaggio: come, ad esempio, l'ostruzione di un fiume o l'impossibilità di entrare in un canale (*Court Line v Dant & Russel Inc.* [1939] 3 *All ER* 314; *Mareva Navigation Co v Canaria Armadora SA [The Mareva AS]* [1977] 1 *Lloyd's Rep* 368; *Actis Co. Ltd. v The Sanko Steamship Co. Ltd. [The Aquacharm]* [1982] 1 *Lloyd's Rep* 7; *Andre & Cie SA v Orient Shipping [Rotterdam] BV [The Laconian Confidence]* [1997] 1 *Lloyd's Rep* 139, su cui cfr. J.F. WILSON, *Carriage*, cit., 97; M. DOCKRAY, *Cases and materials on the carriage of goods by sea*, London-Sydney-Portland [OR], 2004³, 324 ss.).

utilizzi l'imbarcazione; inoltre, tutti i rischi che non siano connessi alla condizione della nave (e, nel *time charter*, anche dell'equipaggio) restano a carico di quest'ultimo. In caso di *frustration of the contract*[243], inoltre, la risoluzione comporta un obbligo di pagamento proporzionale all'utilità ottenuta dalla messa a disposizione della nave (e dell'equipaggio, se ne ricorrono gli estremi).

Il secondo vede lo *shipowner* mettere a disposizione del *charterer* la propria nave e il proprio equipaggio per viaggi determintai (*voyage charter*), e comprende sia l'ipotesi in cui il professionista è obbligato meramente ad effettuare il trasporto marittimo dei beni affidatigli dalla controparte, sia quella in cui questi è tenuto, oltre a ciò, anche alla consegna.

Rispetto a questo secondo modello, giova osservare come la distinzione tra i due questi schemi in esso ricompresi appare fondata proprio sull'esegesi della nota paolina contenuta in D. 14.2.10 pr.[244]: se il nolo è calcolato, in forza di una clausola contrattuale espressa o implicita, sulla merce caricata, esso è dovuto anche se le merci non arrivano a destinazione; viceversa, se esso è computato sulle merci giunte a destinazione. Ne deriva che nel primo caso, in ipotesi di *frustration*, la risoluzione del vincolo determina l'irripetibilità del nolo eventualmente corrisposto in anticipo[245] (attestato soprattutto per quanto riguarda i viaggi oceanici) o, comunque, il perdurare dell'obbligo di pagarlo[246].

Nei casi incerti, in cui cioè le parti non hanno determinato neppure per fatti concludenti le modalità di corresponsione della mercede, infine, questa dovrà essere considerata come riferita alle merci consegnate nel porto di arrivo[247]: si applica, in altri termini, un principio opposto a quello affermato da Paolo nell'ultimo segmento di D. 14.210 pr., evidentemente in ragione del progresso tecnologico che, nell'età moderna, rende la navigazione costiera più sicura.

---

243 Quando il contratto abbia ad oggetto il trasporto di uno specifico carico e questo sia andato disperso, oppure di una specifica merce della quale venga proibita l'esportazione, o quando la prestazione sia divenuta illegale; o ancora quando il trasporto abbia subìto un notevole ritardo a causa di riparazioni, blocco governativo, scioperi particolarmente lunghi, situazioni di guerra, la gravità del ritardo viene valutata in relazione alla durata del viaggio (così J.F. WILSON, *Carriage*, cit., 39 ss.; ma cfr. pure R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 527 nt. 80 in merito al caso di *charter party*).

244 Il frammento in esame ha del resto giocato un ruolo rilevante, sul piano storico, nella formazione del diritto marittimo inglese odierno: nel XVII sec. vi si riferivano infatti, oltre ai pratici (cfr. G. MALYNES, *'Consuetudo vel Lex Mercatoriia' or The Ancient Law-Merchant*, London, 1685², 100; su quest'opera, cfr. anche W.S. HOLDSWORTH, *A History*, V, cit., 110 e agli studiosi, persino quegli autori maggiormente favorevoli al 'traghettamento' del diritto marittimo dalla giurisdizione delle corti di *Common law* (come C. MOLLOY, *'De jure maritimo et navali'*, Londinium, 1676, 256; sul ruolo di questo giurista nel dibattito del suo tempo, mi permetto di rinviare a D.R. COQUILLETTE, *The Civilian Writers*, cit., 99 ss.). La distinzione tra gli ulteriori due modelli negoziali in discorso, poi, è stata ulteriormente approfondita nel corso del XIX sec. (così *L'allocazione*, cit., 528): cfr. C. ABBOTT, *A Treatise of the Law Relative to Merchant Ships and Seamen*, London, 1802, 225, che ancora fa riferimento in maniera diretta a D. 14.2.10 pr. La citazione del passo in esame si rinviene, in seguito, ancora in J.E.R. STEPHENS, *The Law Relating to the Freight*, London, 1907, 3 e nt. 2.

245 Cfr. *Meling v Minos Shipping Co. Ltd. (The Oliva)* (1972) 1 *Lloyd's Rep* 458 (il caso riguarda un contratto di *time charter*, ma come nota G. TREITEL, *Frustration and Force Majeure*, London, 2004², 627 nt. 28: «*the principle could equally apply to a voyage charter*»: cfr. anche R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 529 nt. 91).

246 Cfr. *Colonial Bank v European Grain & Shipping Co. (The Dominique)* (1989) 1 *Lloyd's Rep* 239.

247 Tranne che si tratti di rotte oceaniche o, ancora, che si tratti di trasporto marittimo di esseri viventi periti durante il viaggio: in questi due casi (e in altre ipotesi residuali), dunque, si fa piena ancora applicazione delle regole contenute in D. 14.2.10 pr.: sul punto, cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 528.

La chiarificazione, qui rapidamente tracciata, del rapporto che lega le categorie romane, da un alto, ai modelli di locazione impiegati nell'ambito del cd. 'diritto dei papiri' e, dall'altro, alle categorie del moderno *Common law* giova sotto un duplice punto di vista[248].

Innanzitutto, come più volte sottolineato, conferma l'interpretazione che si è accolta del commento paolino: l'idea cioè che la distinzione basata sul computo della mercede sia da leggersi in chiave di contrapposizione non tra modelli di locazione differenti (*rei* e *operis*), ma tra due diverse estensioni delle obbligazioni del trasportatore, e pertanto delle corrispondenti regole di allocazione del rischio, pur all'interno del medesimo modello (quello del contratto 'di trasporto').

In secondo luogo, consente di definire con maggiore accuratezza la panoramica dei diversi modelli ed opzioni negoziali impiegati dai Romani per inquadrare il fenomeno del trasporto marittimo: tramite quest'opera di comparazione emerge infatti la possibilità di individuare non solo i due modelli 'tralatizi' della *locatio conductio* cd. *rei* e *operis*, ma una notevole variabilità di forme, tutte sussumibili entro lo schema generale tipico della *locatio conductio* e declinate, in base ad un'apposita *lex contractus* o anche alla combinazione di diverse clausole contrattuali, per fronteggiare le esigenze dei casi specifici.

In questo senso, le considerazioni svolte risultano indubbiamente utili per proseguire nell'analisi degli ulteriori frammenti, elencati in apertura al presente studio e rilevanti in tema di allocazione del rischio tecnicamente inteso, o comunque in punto di classificazione dei diversi modelli impiegati, nell'ambito della locazione marittima romana.

10. L'*immissio in flumine* nella considerazione negoziale delle parti.

Il primo fra essi corrisponde a un noto passo di Labeone[249], oggetto ancora una volta di una nota di commento paolina:

> Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.1: *Si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriorem, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem.* Paulus*: Immo contra, si modo ea navigatione utraque navis periit, cum id sine dolo et culpa nautarum factum esset. Idem iuris erit, si prior nauta publice retentus navigare cum tuis mercibus prohibitus fuerit. Idem iuris erit, cum ea condicione a te conduxisset, ut certam poenam tibi praestaret, nisi ante constitutum diem merces tuas eo loci*

[248] Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 531 s.

[249] In merito alla ricostruzione critica del brano, cfr. J.F. GERKENS, *'Aeque periturus…'. Une approche de la casualité dépassante en droit romain classique*, Liège, 1997, 233 ss. Per una rassegna della letteratura, cfr. R. FIORI, *La definizione*, cit., 142 ss. e ID., *Forme e regole*, cit., 159 ss. (il frammento in esame costituì peraltro oggetto di mirata indagine da parte del Cuiacio: J. CUAIACII, *'Observationum et emendationum libri XVIII'*, Coloniae Agrippinae, 1598, 90 [III.2]).

exposuisset, in quem devehendas eas merces locasset, nec per eum staret, quo minus remissa sibi ea poena spectaret. Idem iuris in eodem genere cogitationis observabimus, si probatum fuerit nautam morbo impeditum navigare non potuisse. Idem dicemus, si navis eius vitium fecerit sine dolo malo et culpa eius.

La fattispecie analizzata nella prima parte del frammento, sinteticamente, può essere così descritta[250]: un *mercator*, interessato a spedire oltre mare le proprie merci, prende in conduzione una nave specificamente individuata, precisando altresì un proprio mirato interesse a che l'esecuzione del contratto avvenga utilizzando esclusivamente la stessa[251] e non una qualsiasi altra. Per contro, il *prior nauta* senza alcuna giustificazione (*nulla nauta necessitate coactus*), e anzi con la piena consapevolezza delle istruzioni impartite dal *dominus mercium* (*cum id sciret te fieri nolle*), trasborda le merci su una diversa imbarcazione[252], probabilmente inferiore per qualità o comunque sia certamente inadeguata (*in navem deteriorem … transtulit*), la quale in definitiva affonda cagionando la perdita del carico (*et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt*). A fronte di una tale *res facti*, egli interpella dunque il giurista chiedendogli se possa agire contro il *nauta* e, in caso positivo, tramite quale azione. Labeone risponde al quesito posto in termini positivi, indicando il rimedio processuale esperibile nell'*actio ex conducto locato* (*habes ex conducto locato cum priore nauta actionem*).

Nella seconda parte, Paolo si limita ad osservare come vi siano dei casi in cui il proprietario delle merci non potrebbe agire: ove l'una e l'altra nave, senza dolo o colpa di alcuno dei *nautae*, siano perite (*si modo ea navigatione utraque navis periit, cum id sine dolo et culpa nautarum factum esset*); ove il primo sia stato detenuto *publice* e tale circostanza gli abbia pertanto impedito di mettersi per mare (*si prior nauta publice retentus navigare cum tuis mercibus prohibitus fuerit*); ove le parti originarie abbiano stipulato una clausola penale per la mancata consegna a destinazione delle merci, ma redatta in maniera tale da prevedere la rimessione della *poena* in capo al *prior nauta* nel caso in cui il ritardo fosse risultato a lui imputabile (*cum ea condicione a te conduxisset, ut certam poenam tibi praestaret, nisi ante constitutum diem merces tuas eo loci exposuisset, in quem devehendas eas merces locasset, nec per eum staret, quo minus remissa sibi ea poena spectaret*); quando a quest'ultimo fosse stata preclusa la possibilità della navigazione a causa di una malattia (*si probatum fuerit nautam morbo impeditum navigare non potuisse*); quando l'imbarcazione abbia riscontrato avarie non attribuibili a dolo o colpa del medesimo (*si navis eius vitium fecerit sine dolo malo et culpa eius*)[253].

---

250 Per la ricostruzione degli elementi del caso concreto analizzato nel passo, mi permetto di rinviare per tutti a S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 102.

251 In forza di questa precisazione, si ritiene che il passo tratti di una fattispecie di *locatio conductio navis* (cfr. *ex aliis* L.R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., 388), anche se talora letta per lo più in combinazione con ulteriori elementi o come parte di un più ampio accordo: cfr. *infra*.

252 Ciò avviene, dobbiamo ipotizzare per la presenza di due diversi *nautae*, in forza di un rapporto di sublocazione.

253 R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 538. Secondo S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 105 questa serie di ipotesi formulate dal giureconsulto severiano è in realtà del tutto ridondante rispetto al contenuto del *pithanon*, la cui logica ispiratrice già ricomprende per implicito anche la casistica stilata nella seconda parte (soprattutto con riferimento alla mancata esclusione della possibilità per il *nauta* di valersi di un diverso natante e alla *necessitas*).

Il passo, in tutta evidenza, concerne anzitutto un caso di responsabilità[254] del primo trasportatore: discendente, anzitutto, dalla violazione di un preciso limite contrattuale (l'effettuazione di un trasbordo non autorizzato) e poi anche, quale ulteriore profilo di *culpa*[255], dalla scelta di un'imbarcazione alternativa non appropriata, che ha condotto alla perdita del carico.

Al tempo stesso, esso risulta di grande interesse proprio sotto il profilo dell'identificazione delle differenti forme di *locatio conductio* impiegate nel contesto nautico: a questo riguardo, ci si deve soffermare sulla concessione, a tutela della posizione del proprietario delle merci, di un'*actio* '*ex conducto locato*'.

Tale locuzione, infatti, viene per lo più utilizzata nelle fonti per indicare l'azione contrattuale che sorge dalla *locatio conductio* in termini puramente astratti[256], senza fare riferimento alla posizione dell'una o dell'altra parte contrattuale e, dunque, con un'accezione molto diversa da quella rilevante nell'ambito del frammento in esame.

Ivi, essa è stata interpretata, a partire dalla scuola *culta* e al netto delle moderne critiche interpolazionistiche[257], come una sineddoche per *agere ex conducto*[258] o *ex locato*[259]; nonché, in tempi recenti, come indice di un assetto negoziale tale da includere elementi dell'uno o dell'altro modello nella medesima fattispecie (soltanto in questa seconda accezione, peraltro, essa rivestirebbe un proprio preciso valore tecnico-giuridico).

Nell'ambito dell'ultimo orientamento citato, parte degli autori ritiene che il rapporto tenuto in conto da Labeone abbia un contenuto complesso, presentandosi come un assetto 'misto', tale da fondere in una medesima fattispecie negoziale concreta tanto il profilo della *locatio mercium vehendorum* quanto quello della *locatio navis*[260].

---

254 La questione sottoposta al giureconsulto non pare limitata infatti all'esigibilità o meno della *vectura*, ma inerire a una più ampia pretesa 'risarcitoria' del *dominus mercium* (sul punto, v. anche S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 104 nt. 138).

255 Così S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 105 (con letteratura ivi citata). L'idea che, al di là della configurazione che si intenda adottare per inquadrare la complessa fattispecie negoziale discussa del passo, il profilo di *culpa* del *nauta* sia duplice mi pare convincente.

256 Così come essa appare impiegata in Ulpiano, senza cioè riferirsi alla posizione dell'una o dell'altra parte della *locatio conductio*: Ulp. 24 *ad ed.* D. 11.6.1 pr.; Ulp. 28 *ad ed.* D. 13.6.5.12; Ulp. 31 *ad ed.* D. 50.14.2 pr.; Ulp. 28 *ad ed.* D. 19.2.5 (: *ex locato et conducto*). Ancora, in Paul. 48 *ad ed.* D. 39.2.18.4, si parla di azioni *ex conducto et locato* per indicare quelle che le parti hanno l'una nei riguardi dell'altra.

257 Ritenendo interpolata l'inciso '*ex locato*' nella locuzione in esame, così si esprimono: F. DE MARTINO, *Diritto privato e società romana*, Roma, 1982, 133; R. RÖHLE, *Zur Frage der sogenannten Verdrängenden Verursachung im römischen Recht*, in *SDHI*, XXXI, 1965, 310. Reputa invece spurio il riferimento all'*actio ex conducto* A. METRO, *La sublocazione dell''opus faciendum'*, in *'Collatio iuris Romani'. Études H. Ankum*, I, Amsterdam, 1995, 345 nt. 35, il quale ritiene pertanto che la fattispecie disaminata nel passo sia unicamente una *locatio mercium vehendarum*. Secondo G. VON BESELER, *Einzelne Stellen*, in *ZRG RA*, XLVII, 47, 1927, 365, infine, l'intera espressione '*agere ex conducto locato*' sarebbe, in questo frammento, frutto di interpolazione.

258 Cfr. J. CUIACII, *'Observationes et emendationes'*, in *'Opera'*, III, Neapoli, 1758, 57.B (che richiama come esempi di sineddoche delle espressioni *ex empto vendito* per *ex empto*: Iul. 25 *dig.* D. 18.4.19; Ulp. 23 *ad ed.* D. 19.1.33, ove però il rinvio potrebbe essere inteso come generico alle azioni di compravendita: R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 541 nt. 125; Varr. *rust.* 2.2.6); D. GOTHOFREDI *'Corpus iuris civilis'*, Amstelodami - Lugduni Batavorum, 1763, 226 nt. 61.

259 Cfr. F. DUARENI, *'Commentaria, in tit. Ad leg. Rhodiam de iactu'*, cap. IV, in *'Opera omnia'*, Francofurti, 1607, 973; A. FABBRI, *'Rationalia in Pandectas'*, IV, Aurelianae 1626, 39.

260 Ciò è del resto coerente con il convincimento diffuso in letteratura già riportato, per cui in rare occasioni i giuristi romani si occupino di fattispecie di *locatio navis* 'pure': cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 100.

Secondo una prima impostazione[261], il rapporto discusso nel brano ha natura 'composita', in quanto, pur unitario in senso economico, in termini tecnico-giuridici deriva dalla combinazione di due distinti contratti[262] che vedono per protagonisti i medesimi soggetti negoziali. Più in dettaglio, le parti avrebbero dato origine a una locazione della nave, che pare però sovrapporsi nel caso di specie ad un sottostante contratto di 'trasporto' (*ad onus vehendum*): da una parte il *dominus mercum* (locatore), le consegna al *nauta* (conduttore) affinchè questi le trasporti per mare sino al luogo di destinazione[263]; dall'altra il primo soggetto, avendo egli evidentemente interesse a che i beni viaggino su di un determinato natante in particolare, lo prenda in conduzione dallo stesso *nauta* (locatore).

Sortendo la spedizione un esito infausto per causa imputabile al trasportatore, di poi, vi sarebbe un inadempimento di costui sia rispetto alla *locatio mercium vehendarum* (non essendo le merci giunte a destinazione) sia rispetto alla *locatio navis* (avendo il *nauta* violato gli accordi contrattuali che lo vincolavano all'utilizzo della nave scelta dal *dominus mercium* e, per giunta, avendo egli scelto un battello inadeguato per effettuare il trasbordo)[264].

Ne consegue, dunque, che il proprietario delle mercanzie, *locator* e *conductor* al tempo stesso (in base appunto ai due distinti, e in un certo senso speculari, rapporti di *locatio conductio* che si intrecciano in concreto nel rapporto analizzato dal giureconsulto augusteo), sarebbe indirizzato da quest'ultimo verso l'esperimento tanto dell'*actio locati* (in base al contratto 'di trasporto') quanto di quella *conducti* (in base alla locazione della nave secondo) contro il *nauta*.

Secondo una differente lettura[265], invece, la relazione giuridica in esame andrebbe inquadrata entro la cornice di un unico contratto, pur concepito in termini tali da fondere i profili della *locatio rei* e quelli della *locatio operis*: ossia di una *locatio conductio navis ad onus vehendum*. Si tratterebbe di un contratto in cui il *dominus mercium* prende a nolo una nave, la cui scelta è forse menzionata in un'apposita clausola, ma tale da prevedere, quale elemento caratterizzante, non soltanto l'*uti frui* del natante, ma anche l'obbligazione assunta in capo al *nauta* di far viaggiare i beni affidatigli[266].

---

261 Quella sostenuta da R. FIORI, *La definizione*, cit., 142 ss.; ID., *Forme e regole*, cit., 159 ss.

262 Così, in particolare, R. FIORI, *Forme e regole*, cit., 161 s.

263 Questa determinazione appare dedotta all'interno dell'assetto negoziale complessivo per il tramite di una *condicio*, ossia che il *nauta* trasporti le merci '*ad aliquem locum*' (sul punto, cfr. Gl. *si ea condicione*, ad D. 14.2.10.1).

264 Tale ricostruzione, per la quale la responsabilità del *nauta* appare imperniata su di un duplice profilo di *culpa*, vede concorde, come si è visto, anche S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 105 (cfr. *supra* nelle note).

265 Quella di S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 101 ss. Essa è prospettata come intermedia tra le tesi che intravvedono, in forza di una sineddoche o interpolazione, come riconducibile esclusivamente alla *locatio condcutio navis* o a quella *mercium vehendarum* la problematica affrontata nel passo (cfr. *supra*) e quella avanzata da Roberto Fiori ora analizzata.

266 Questa presa di posizione mi pare pertanto porsi, in definitiva, anch'essa in contrasto con la tripartizione tradizionale della *locatio conductio* nel contesto nautico: ipotizzando appunto essa il ricorso delle parti, anziché a due distinte convenzioni obbligatorie unificate soltanto sul piano economico, ad un unico contratto tale da includere in sé elementi sia della *locatio navis* sia della *locatio ad onus vehendum*.

Sul piano rimediale, entro questa seconda proposta interpretativa, riavvicinandosi in parte alla tesi che legge l'espressione '*agere ex conducto locato*' come una sineddoche[267], si ipotizza che Labeone consigli al proprietario delle merci danneggiato non due azioni, ma una soltanto: *ex conducto* (ove l'accento fosse posto sull'aspetto della scelta del natante[268]) oppure *ex locato* (valorizzando maggiormente il profilo dell'inattuazione dell'*onus vehendum*[269]).

Parzialmente diverso, ancora, è il quadro interpretativo del frammento che può essere delineato sulla base delle considerazioni *supra* formulate ponendo a raffronto il contenuto di D. 14.2.10 pr. con le prassi del diritto greco-egizio e di *Common law*[270].

A questo riguardo, il rapporto contrattuale descritto dal giurista augusteo appare inquadrabile come una forma di cd. *voyage charter*, dal momento che l'attività del trasportatore è prestata con riguardo ad un determinato viaggio[271], in cui il mercante sceglie la nave: è interessante osservare come tale assetto di interessi sia configurato, sotto il profilo terminologico, come *locatio mercium vehedarum*[272].

Ciò è reso evidente, in particolare, dall'analisi di un ulteriore frammento labeoniano che si pone *ictu oculi* in parallelo con D. 14.2.10.1[273], in cui si tratta di una *locatio* espressamente denominata come '*ad onus vehendum*' a partire, secondo parte della dottrina, addirittura dalla medesima *quaestio* che ha originato quest'ultimo[274]. Si tratta di:

> Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.13.1: *si navicularius onus Minturnas vehendum conduxerit et, cum flumen Minturnense navis ea subire non posset, in aliam navem merces transtulerit eaque navis in ostio fluminis perierit, tenetur primus navicularius? Labeo, si culpa caret, non teneri ait: ceterum si vel invito domino fecit vel quo non debuit tempore aut si minus idoneae navi, tunc ex locato agendum.*

Il caso trattato nel passo, in sintesi, è il seguente: un *navicularius*, che ha preso in conduzione il trasporto di alcune merci sino a Minturno, essendo il suo natante inadatto a effettuare la risalita[275] del

---

267 S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 104.
268 Così S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 104.
269 Sul punto, cfr. L.R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., 388 s.; A. METRO, *La sublocazione*, cit., 344 ss.
270 Cfr. al riguardo R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 537 ss.
271 Non potrebbe discorrersi pertanto di *time charter*, nel quale la prestazione professionale dell'armatore è individuata *pro tempore* né, a maggior ragione, di *bareboat charter*, dal momento che il *mercator*, qui, non diviene egli stesso armatore: cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 538.
272 Lo si coglie dalla nota di commento paolina alla prima parte del frammento in esame: cfr. *infra* sul punto.
273 Sul rapporto tra i due passi, cfr. O. LENEL, *'Palingenesia iuris civilis'*, I, Leipzig, 1889, 544 nt. 1; F. DE MARTINO, *'Lex Rhodia'*, cit., 132 ss.; T. GIARO, *'Excusatio necessitatis' nel diritto romano*, Warszawa, 1982, 112; R. KNÜTEL, *Die Haftung*, cit., 416; M. BRETONE, *Storia*, cit., 206 ss., 297 ss.; A. METRO, *La sublocazione*, cit., 344 ss.; R. CARDILLI, *'Praestare'*, cit., 356 nt. 105; *contra* C.A. CANNATA, *Sul problema della responsabilità*, cit., 203 nt. 242.
274 R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 538 ss.
275 Il frammento tratta di una delicata manovra di *immissio in flumine*, ossia di inalveazione e risalita del corso di un fiume da parte di un'imbarcazione proveniente dal mare, particolarmente insidiosa sotto il profilo tecnico (al punto da poter richiedere, pare addirittura sotto pena di responsabilità, l'assistenza professionale di un *gubernator navis* nel suo svolgimento, come attestato da Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.13.2: *Si magister navis sine gubernatore in flumen navem immiserit et tempestate orta temperare non potuerit et navem perdiderit, vectores habebunt adversus eum ex locato actionem*, su cui cfr. *ex aliis* L.R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., 402; J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 238; D. GAURIER, *Le droit*, cit., 70 s.; P.J. DU PLESSIS, *Letting*, cit., 91. Il contesto cui pare afferire questo secondo

fiume Liri-Garigliano[276], trasborda le *res vectae* su un'altra imbarcazione[277], la quale tuttavia perisce alla foce del fiume. Il *dominus mercium*, estraneo a tale infausta sublocazione, allora, interpella il giureconsulto chiedendogli se il *prior nauta* potesse essere considerato responsabile della perdita del carico.

Labeone, in risposta, afferma che, se il trasbordo è avvenuto sulla scorta di uno stato di *necessitas* obiettiva (*cum flumen Minturnense navis ea subire non posset*) e il contratto non prevedeva espressamente che la nave non fosse sostituibile con un'altra, al trasportatore non potrà essere imputato alcun inadempimento e pertanto non vi potrà essere alcuna azione. Se gli accordi, invece, escludevano che il carico potesse essere trasferito su un diverso natante (*si vel invito domino fecit*), il *nauta* incorrerà in *culpa*, per avere violato i limiti posti dal negozio, e gli potrà essere intentata contro un'*actio ex locato*. Allo stesso modo, egli risponderà se tanto *imprudens* da aver scelto per il trasporto il mezzo momento meno adatto o se, per la sua *imperitia*, non abbia riconosciuto l'inadeguatezza del secondo mezzo.

Da quanto esposto, risulta evidente che, anche in questo secondo passo, la scelta dell'imbarcazione effettuata dal *mercator* riveste un ruolo centrale, essendo esclusa la responsabilità dell'armatore, a meno che il carico venga trasferito su un'imbarcazione meno idonea (*minus idonea*) o contro la volontà del primo (*invito domino*).

In conclusione, dunque, nei due frammenti Labeone tratta di un rapporto, incentrato sulla prestazione dell'armatore riferita ad unico viaggio ed esplicitamente passato sotto il nome di *locatio conductio ad onus vehendum* o *mercium vehendarum*, concepito in termini tali per cui l'aderenza, da parte del *nauta* stesso, alle indicazioni fornite dal *mercator* si pone come assolutamente centrale[278]: un regolamento negoziale complessivo che appare quindi accostabile, lo si ribadisce, a quello che è oggi il 'contratto di noleggio a viaggio' nel *Common law*.

---

frammento è quello, in realtà poco diffuso al tempo di Ulpiano, di una piccola attività di impresa, in cui il ruolo di *magister navis* viene ricoperto direttamente dall'*exercitor*: cfr. S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 121 nt. 240, nonché *supra* nelle note. Nell'interpretazione dell'ultimo passo citato, peraltro, parte della dottrina meno recente ipotizzava che l'operazione di *immissio* in discorso avrebbe, più che altro, il significato tecnico di «inalveare la nave nella corrente del fiume», farla cioè uscire dal porto fluviale [*contra*, tuttavia, A. GUARINO, '*Magister navis*', cit., 229]: così per tutti C.M. MOSCHETTI, *'Guberbare navem'*, cit., 76 s. Questa interpretazione, tuttavia, resta ad oggi fortemente minoritaria). Sulle ragioni della pericolosità intrinseca dell'*immissio in flumine*, mi permetto di rinviare, al netto di ulteriori considerazioni, anche alle osservazioni svolte da P.A. GIANFROTTA, *Rifiuti sommersi*, in *'Sordes urbis'. La eliminicaión de residuos en la ciudad romana. Actas de la Reunión de Roma (15-16 de noviembre de 1996)*, editado por X. Dupré i Raventós y J. A. Remolà, Roma, 2000, 29: in maniera particolare, secondo l'autore citato, quando i porti fluviali erano costruiti a ridosso delle foci dei fiumi, tale insidiosità poteva essere determinata, almeno in parte, dalla confluenza di rifiuti urbani, oltreché degli ulteriori apporti detritici fluviali, nelle aree di attracco delle imbarcazioni interessate.

[276] Il porto di *Minturnae* è posto sulla riva destra del Liri-Garigliano, costituendone il terminale marittimo. Per la raccolta delle fonti storiche ed epigrafiche che ne danno testimonianza cfr. F. POMPILIO, *Fonti epigrafiche e letterarie*, in *'Minturnae, Antiquarium'. Monete dal Garigliano*, IV, Milano, 1999, 85 ss.

[277] Presumibilmente, per un problema di pescaggio della prima imbarcazione, trattandosi quasi indubbiamente di una grande nave *oneraria*: quello utilizzato per il trasbordo, di conseguenza, deve essere stato un battello più piccolo e agile (così R. CARDILLI, *L'obbligazione di 'praestare'*, cit., 354 nonché, in senso adesivo, R. FERCIA, *La responsabilità*, cit., 65 nt. 77).

[278] Dirimente cioè della questione di responsabilità del *nauta*, più che non l'epilogo finale della consegna nel porto di destinazione delle merci imbarcate: cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 538.

Il quadro cambia nella sostanza, pur mantenendosi inalterata la denominazione assunta dal negozio[279], ove si passi in rassegna il contenuto della nota di commento paolina alla prima parte di D. 14.2.10.1. In particolar modo, nell'elencare le varie situazioni in cui al *dominus mercium* non è accordata azione contro il *nauta*, il giureconsulto severiano si sofferma sul possibile impiego di una clausola penale a sanzionare la mancata consegna dei beni spediti per mare a destinazione, esonerando di ciò l'armatore soltanto per il caso di ritardo non imputabile.

Questo riferimento è di grande interesse: la clausola menzionata, infatti, pone in luce non soltanto un termine per la consegna delle merci, ma altresì un precipuo dovere in tal senso incombente sul trasportatore, mentre è esclusa una responsabilità di questo per il mero fatto di avere effettuato il trasbordo *invito domino*: è infatti verosimile che, in casi come questo, il *nauta* fosse libero di percorrere tutte le strade utili ad assicurare l'arrivo del carico a destinazione, assumendo invece uno scarso rilievo il rispetto delle direttive eventualmente impartite dal mercante[280].

In sostanza, si tratta di una previsione negoziale assimilabile a quella che, nel contesto dei papiri greco-egizi, assume la denominazione di κίνδυνος-*klausel*, recante nel caso di specie anche la precisazione di un termine per l'adempimento[281].

Tale assetto appare confermato, a livello linguistico, anche dall'utilizzo del gerundivo '*devehendae*' con riferimento alle *merces* che devono essere consegnate nel porto di arrivo: come anche in D. 14.2.10 pr., ove Paolo esprime con il verbo '*deportare*' (anziché meramente '*portare*') il contenuto dell'obbligazione armatoriale, il prefisso '*de-*' implica un immediato riferimento alla buona riuscita della spedizione, accollata in queste fattispecie al *nauta*[282].

Tuttavia, è bene evidenziarlo, il modello descritto da Paolo non è un contratto 'altro' rispetto a quello tenuto a mente da Labeone[283], ma la medesima tipologia con l'aggiunta di una clausola negoziale:

---

279 Lo nota R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 539.

280 Il disinteresse del *dominus mercium* per le modalità prescelte e attuate dal *nauta* pare legato anche alla tipologia dei beni trasportati, trattandosi in questi casi presumibilmente di beni fungibili: cfr. *infra*.

281 Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 539.

282 Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 539. Questa osservazione appare suffragata dal raffronto testuale con ulteriori passi del Digesto: in Ulp. 29 *ad Sab.* D. 47.2.14.17, si discorre di una *locatio epistulae perferendae* nel medesimo senso di obbligazione 'di risultato' e, probabilmente, il verbo in questione mantiene il medesimo valore in Ulp. 14 *ad ed.* D. 4.9.3.1: … *si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato convenietur*. L'impiego di *devehere*, poi, è attestato anche in Ulp. 4 *disp.* D. 28.5.35 pr., a indicare però, più che la natura del negozio, l'esito del trasporto dal punto di vista spaziale. Questa terminologia complessiva (*merces impositae* e *perferendae*, *pervenire*, *deportare*), inoltre, è confermata anche da Scaev. *dig.* D. 45.1.122.1, rilevante in materia di *pecunia traiecticia* e recante il celebre caso del 'prestito di Callimaco': sul brano, cfr. *ex aliis* F. DE MARTINO, *Sull'"actio pecuniae traiecticiae"*, Siena, 1947, 32 ss.; F. REINOSO BARBERO, *El 'foenus nauticum' de Calimaco*, in *Studi A. Biscardi*, V, Milano, 1984, *passim* e soprattutto 306 ss.; G. PURPURA, *Studi romanistici*, cit., 208 ss.; I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 137 ss.; ID., *Aspetti giuridici delle attività delle imprese di navigazione: il 'fenus nauticum'*, in *Studi urb.*, LXXII.1,2, 2021, 203 ss. Sul valore del prefisso semantico del prefisso *de-* in generale nella lingua latina, a indicare il trasporto da un luogo a un altro cfr. anche, per tutti, M. LEUMANN - J. B. HOFMANN - A. SZANTYR, *Lateinische Grammatik*, II, *Lateinische Syntax und Stylistik*, München, 1965, 263 s.; A. TRAINA - B. BERNARDI PERINI, *Propedeutica al latino universitario*[5], Bologna, 1995, 214 ss.

283 R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 539.

l'assetto di interessi, se ne ha una ulteriore dimostrazione dall'analisi di questi frammenti, non è dato tanto dalla differenza tra 'tipi', quanto dall'*id quod actum est*.

Pare pertanto di poter concludere che nel diritto romano, così come in quello inglese sorto a partire dal primo, il 'contratto di noleggio a viaggio' e il 'contratto di trasporto' sono assetti di interessi differenziati solamente in funzione della *lex contractus* di volta in volta prescelta, per il tramite di apposite clausole annesse al negozio: relativamente, ad esempio, all'imbarcazione da utilizzare oppure ad altre circostanze (come si è visto rispetto alla *stipulatio poenae*[284] discussa da Paolo) utili a desumere il preciso intento delle parti sotteso all'operazione di trasporto marittimo.

11. Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.2: quale regolamento contrattuale implicato?

Vediamo ora, rispetto alle problematiche che interessano la *locatio navis*, la testimonianza offerta da Labeone in:

[284] Dal punto di vista strutturale la *stipulatio poenae* può essere ricondotta, senza tuttavia trascurare l'attestazione di *conceptiones* assai diversificate in ragione degli obiettivi di volta in volta perseguiti dalle parti contraenti (cfr. Paul. 3 *epit. Alf. dig.* D. 17.2.71 pr.; Ulp. 13 *ad ed.* D. 45.1.71; Ven. 1 *stipul.* D. 45.1.137.7, a due modelli fondamentali. Siffatta ricostruzione trova fondamento testuale in Papin. 2 *quaest.* D. 45.1.115.2: *Item si quis ita stipuletur: 'si Pamphilum non dederis, centum dari spondes?' Pegasus respondit non ante committi stipulationem, quam desisset posse Pamphilus dari. Sabinus autem existimabat ex sententia contrahentium, postquam homo potuit dari, confestim agendum et tamdiu ex stipulatione non posse agi, quamdiu per promissorem non stetit, quo minus hominem daret, idque defendebat exemplo penus legatae. Mucius etenim heredem, si dare potuisset penum nec dedisset, confestim in pecuniam legatam teneri scripsit, idque utilitatis causa receptum est ob defuncti voluntatem et ipsius rei naturam. itaque potest Sabini sententia recipi, si stipulatio non a condicione coepit, veluti 'si Pamphilum non dederis, tantum dare spondes?', sed ita concepta sit stipulatio: 'Pamphilum dari spondes? si non dederis, tantum dari spondes?' quod sine dubio verum erit, cum id actum probatur, ut, si homo datus non fuerit, et homo et pecunia debeatur. sed et si ita cautum sit, ut sola pecunia non soluto homine debeatur, idem defendendum erit, quoniam fuisse voluntas probatur, ut homo solvatur aut pecunia petatur.* Nel primo schema, la *conceptio verborum* è così articolata: '*si Pamphilum non dederis, tantum dari spondes?*'. Nel secondo, al contrario, le parti seguono il modello '*Pamphilum dari spondes? si non dederis, tantum dari spondes?*'. Papiniano, a proposito di quest'ultimo, osserva che la *stipulatio non a condicione coepit*. La distinzione è carica di conseguenze sul piano normativo. Il giureconsulto severiano, infatti, ricollega alle due modalità operative diversi regimi in materia di *commissio poenae*. In particolare, se la *stipulatio* viene costruita secondo la struttura '*si Pamphilum non dederis, tantum dari spondes?*', sul debitore grava soltanto l'obbligazione, sottoposta a condizione, di pagare la penale. Diversamente, se la *stipulatio non a condicione coepit*, il debitore è obbligato a eseguire la prestazione principale, condizionando poi l'inadempimento di quest'ultima la scadenza della pena. Cfr., sul punto, M. TALAMANCA, *Ricerche in tema di 'compromissum'*, Milano, 1958, 40 s. e nt. 17; cui *adde* C.A. CANNATA, *Corso di Istituzioni di diritto romano*, II.1, Torino, 2017, 255 s. Per un'ampia esegesi del passo e la formulazione dell'ipotesi che l'inciso *sed et … pecunia petatur* possa essere considerato una nota paolina, cfr. A. SICARI, *Pena convenzionale*, *Pena convenzionale e responsabilità*, cit., 68 ss. La dottrina romanistica usa diverse denominazioni per descrivere ciascuno dei due modelli menzionati. Così, G. DONATUTI, *Di un punto controverso in materia di stipulazione penale*, in *SDHI*, I, 1935, 303, distingue tra *stipulatio poenae* condizionale e stipulazione penale in funzione di garanzia (nel caso in cui la *stipulatio non a condicione coepit*). Particolarmente attenta al profilo funzionale e la classificazione proposta da P. FREZZA, *Le garanzie delle obbligazioni. Corso di diritto romano*, I, *Le garanzie personali*, Padova, 1962, 309 ss.), che traccia la distinzione tra clausola penale propria e impropria. Rilevante per l'attribuzione della qualifica di propria o impropria e la considerazione della funzione di garanzia svolta dal negozio. Tale funzione manca e, dunque, e possibile parlare di clausola penale impropria nel caso in cui il debitore risulti essere obbligato solo al pagamento della penale. P. VOCI, *La responsabilità del debitore da 'stipulatio poenae'*, cit., 323, preferisce distinguere tra stipulazione penale autonoma e non autonoma. R. KNÜTEL, *Stipulatio poenae. Studien zur römischen Vertragsstrafe*, cit., 27, focalizzando l'attenzione sul profilo strutturale, distingue tra promessa di una penale indipendente (*selbständigen Strafversprechen*) e stipulazione doppia (*Doppelstipulation*). Si tratta di scelte definitorie pressoché fungibili, in grado, tuttavia, di focalizzare l'attenzione dell'interprete su determinati profili di carattere strutturale o funzionale. Per quest'ultima osservazione cfr., in particolare, M. TALAMANCA, voce *Pena privata*, cit., 712 s.; A. SICARI, *Pena convenzionale*, cit., 31 ss. Sui profili pratici e operativi della *poena* convenzionale in generale, non necessariamente prevista dalle parti mediante il ricorso ad una *stipulati*o, cfr. *infra* nelle note del terzo capitolo della presente ricerca.

Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.2: *Si conduxisti navem amphorarum duo milium et ibi amphoras portasti, pro duobus milibus amphorarum pretium debes. paulus: immo si aversione navis conducta est, pro duobus milibus debetur merces: si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet: nam pro tot amphoris pretium debes, quot portasti.*

Il tenore letterale del frammento appare a prima vista alquanto lineare: il giureconsulto augusteo afferma che, se si prende in conduzione una nave capace di portare duemila anfore, il *pretium*[285] dovrà essere corrisposto per duemila anfore, a prescindere da quante di esse siano state effettivamente trasportate. Interviene poi Paolo, a precisare che quanto affermato nel primo periodo vale soltanto se il nolo sia calcolato per la nave nella sua interezza (*si aversione navis conducta est*); invece, laddove pattuito con riguardo al numero di anfore effettivamente caricate (*impositae*), esso è dovuto solamente nella misura corrispondente a queste ultime.

A fronte di ciò, l'interpretazione tradizionale del passo[286] riconduce entrambe le ipotesi discusse entro il perimetro concettuale e operativo della *locatio rei*: in particolare, la prima parte viene interpretata come una *locatio conductio navis* (cioè una locazione dell'intera nave), mentre la seconda come *locatio conductio locorum in nave*[287] (ossia una locazione di singoli scompartimenti della stiva dell'imbarcazione), individuata come una mera variante funzionale della prima figura.

Alcune considerazioni, tuttavia, suggeriscono di prendere le distanze da tale lettura.

Anzitutto, in merito al modello negoziale indicato da Labeone, se questo fosse da intendersi come *bareboat charter* (l'equivalente appunto della *locatio rei* per come viene comunemente intesa), l'affermazione del giurista risulterebbe ovvia[288]: è infatti del tutto evidente che, se viene preso in conduzione un bene e questo rimane inutilizzato per una scelta del locatario, la mercede è comunque dovuta per l'intero.

Si può ipotizzare, pertanto, una diversa spiegazione della prima parte del testo, muovendo dalla considerazione per cui il nolo appare ivi calcolato unicamente con riferimento al tonnellaggio della nave, e non invece al carico di uno specifico viaggio: proprio per questo motivo, allora, esso è verosimilmente dovuto a prescindere dalla quantità delle merci effettivamente trasportate[289].

Questo schema corrisponde in realtà tipicamente al modello negoziale che va, nel diritto inglese moderno, sotto la denominazione di *time charter*[290]: non un contratto generico di utilizzazione della nave

[285] Si tratta in questo caso, naturalmente, della mercede.
[286] Sostenuta, *ex aliis*, da R. FIORI, *La definizione*, cit., 141; ID., *Forme e regole*, cit., 161; R. FERCIA, *La responsabilità*, cit., 313 nt. 47; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 110 e nt. 197.
[287] Pensa, invece, a una *locatio amphorarum vehendarum* C. ALZON, *Problèmes relatifs à la location des entrepôts en droit romain*, Paris, 1965, 242 nonché, sulla scia del primo, R. ROBAYE, *L'obligation de garde*, cit., 64 e nt. 14.
[288] Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 533.
[289] R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 533 s.
[290] Cfr. Per tutti J.F. WILSON, *Carriage*, cit., 86.

(cd. *bareboat charter*, intercorrente, come si è visto, tra *dominus navis* ed *exercitor*), ma un negozio concluso tra un *mercator* e un *exercitor* configurato come un nolo della nave (e del suo equipaggio) in vista di un preciso trasporto, ma realizzato 'a tempo'; in un siffatto assetto di interessi, naturalmente, l'obbligazione del *nauta* non si estende sino ad abbracciare la consegna.

Sulla base di ciò, anche il senso dell'opposizione esplicitata da Paolo (ma forse tenuta a mente dallo stesso Labeone[291]) può essere così chiarificato: mentre nel 'noleggio a tempo' la *vectura* è normalmente computata a prescindere dal carico effettivo, risultando pertanto dovuta 'per l'intera nave' (ciò che corrisponde alla prima fattispecie menzionata dal giureconsulto severiano: *si aversione navis conducta est*); in quello 'a viaggio', che sia ugualmente strutturato in termini da esonerare l'armatore dall'obbligo di garantire la consegna di beni imbarcati a destinazione[292], essa è corrisposta sulla merce effettivamente caricata (seconda ipotesi considerata nella nota di commento paolina: *si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est*).

In altri termini, secondo l'interpretazione qui proposta, il frammento in parola mira a distinguere tra loro due assetti di interessi nei quali il *periculum* tecnicamente inteso della mancata consegna a destinazione dei beni trasportati è a carico del mercante, ma sulla base di una ricostruzione giuridica del tutto differente, tale per cui nel primo caso (noleggio 'a tempo') la mercede è dovuta indipendentemente dal volume delle merci mentre, nel secondo (noleggio 'a viaggio'), essa è dovuta proprio sulla base di questo parametro.

In questa prospettiva, pare di poter congetturare che la sollecitazione di un *responsum prudentium* sottesa al passo esaminato derivi dalla difficoltà, certamente riscontrata in concreto, di distinguere tra loro i due modelli, soprattutto in relazione a controversie sorte tra le parti aventi ad oggetto la determinazione dell'ammontare della mercede.

La teoria accolta[293], ancora, mi pare preferibile a quella tradizionalmente maggioritaria riportata in apertura, secondo la quale le fattispecie contrapposte nel passo sarebbero, rispettivamente, una *locatio conductio navis* (con riguardo all'ipotesi della mercede calcolata *aversione*) e una *locatio conductio locorum in nave* (rispetto al calcolo della *vectura* sulle *amphorae impositae*)[294], oltre che per le motivazioni già esposte, anche

---

291 Pare in effetti trattarsi di uno di quei casi nei quali «le precisazioni di Paolo trovano rispondenza nella stessa opera labeoniana» (così M. TALAMANCA, *I 'Pithana'*, cit., 37 nt. 104).

292 La fattispecie è cioè quella incentrata sulla mercede computata in relazione ai beni *impositi*, cui Paolo stesso si riferisce nella seconda parte di D. 14.2.10 pr.

293 Sinteticamente, rinvio in merito a R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 534 ss. (con letteratura ivi citata a suffragio del ragionamento condotto dall'autore).

294 Trattasi di due assetti di interessi effettivamente contrapposti da Paolo in altri luoghi della sua opera, come avviene ad esempio, ai fini dell'applicazione del regime di *contributio* per il caso di avarie ai sensi della *Lex Rhodia de iactu*, in Paul. 34 *ad ed.* D. 14.2.2 pr.: … *si non totam navem conduxerit, ex conducto aget, sicut vectores, qui loca in navem conduxerunt* (sul passo, cfr. *ex aliis* O. LENEL, *'Palingenesia'*, I, cit., col. 1038 s.; P. HUVELIN, *Études*, cit., 191; F. DE MARTINO, *Note di diritto marittimo romano*, cit., 100 s.; M. MARRONE, *D. 14.2.2 pr.: 'retentio' e 'iudicia bonae fidei'*, in *Iura*, VI, 1955, 172 ss.; L. VACCA, *La responsabilità del 'nauta' per il 'iactus mercium levandae navis gratia' nel diritto romano classico*, in *Scritti in onore di D. Gaeta*, Milano, 1984, 223 e nt. 5, 228 s.; C.A.

sulla base di una riflessione più approfondita, rispetto a quella ad oggi prevalente, circa la natura giuridica di quest'ultima figura[295].

Pare infatti doversi escludere, ad un esame attento delle circostanze fattuali che ne caratterizzano l'operatività, che la locazione dei *loca navis* possa essere concepita come mera *locatio rei*[296]. Al contrario, ad essere presi in conduzione, in questa ipotesi, dovevano essere tanto i luoghi fisici all'interno del bastimento quanto, inevitabilmente, anche l'organizzazione imprenditoriale del *nauta* e la 'forza lavoro' del suo equipaggio[297], per un periodo di tempo determinato o in relazione ad uno o più specifici viaggi.

Questa figura negoziale, infatti, doveva consistere nella concessione di spazi all'interno di navi che trasportavano i beni di molti *mercatores*, genericamente individuati sulla base del carico oppure scelti in virtù della loro collocazione nella stiva (i luoghi più interni, infatti, erano maggiormente protetti, a differenza di quelli più vicini allo scafo e pertanto maggiormente esposti a umidità e pericolo di deterioramento[298]). Ne consegue che a occuparsi in concreto della navigazione, in luogo del *dominus mercium* e per suo conto, non poteva che essere il *nauta*, il quale assume inevitabilmente ogni potere di direzione in merito, impartendo le opportune indicazioni anche ai membri della propria ciurma.

Quello in discorso è dunque un assetto di interessi ben lontano dalla 'locazione della nave': i *mercatores* che avessero preso in conduzione soltanto dei *loca* avrebbero infatti goduto di ancor meno potere di direzione di quello che spettante al mercante che avesse preso in locazione l'intera nave a titolo di *time* o di *voyage charter*, lasciando al *nauta* la gestione meramente tecnica dell'imbarcazione[299].

Se ciò corrisponde al vero, emerge allora, appunto, come il modello di locazione in parola non corrisponde ad una mera variante della *locatio navis* intesa come semplice *locatio rei* (ossia all'assetto che coincide modernamente con il *bareboat charter*), ma appare invece inquadrabile, a seconda dei casi, o come

---

CANNATA, *Le disavventure del capitano J.P. Vos*, in *Labeo*, XLI, 1995, 400; J.L. ZAMORA MANZANO, *Averías*, cit., 186; E. CHEVREAU, *La 'lex Rhodia de iactu'*, cit., 78, ntt. 45 e 46; D. MANTOVANI, *L''aequitas' romana: una nozione in cerca di equilibrio*, in *Quante equità? (Milano, 28 febbraio 2013)*, a cura di D. Mantovani e S. Veca, Milano, 2017, 59; P.F. CANDY, *Historical Development*, cit., 179; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 222 ss.).

295 La portata della critica qui accolta all'interpretazione più diffusa del frammento in esame è cioè duplice: sia non ritengo che esso tratti in definitiva (in questo senso, aderisco a quanto osservato da L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, cit., 220, di contro alla congettura formulata da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 535, secondo cui Paolo potrebbe far riferimento nel passo in commento a uno *slot charter* concepito come *voyage charter*: nel frammento, non è infatti contenuto alcun riferimento agli 'spazi', ma soltanto al criterio di calcolo della *vectura*, come in D. 14.2.10 pr.) di una *locatio conductio locorum in nave* (come invece avviene, ad esempio, per quanto riguarda Paul. 34 *ad ed.* D. 14.2.2 pr.: cfr. nt. precedente), sia la ricostruzione più comune della configurazione giuridica assunta da quest'ultimo assetto non mi appare nel complesso convincente (cfr. *infra* nel testo).

296 Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 534 s.

297 Si tratta dunque più che altro di un assetto di interessi che, volendolo rapportare in via di prima approssimazione alla tripartizione tradizionale della *locatio conductio*, potrebbe essere forse avvicinato alla figura della *locatio* cd. *operarum* (la quale peraltro, come già si è ricordato, generalmente viene considerata per lo più estranea all'ambito marittimo: cfr. *infra*). Per un migliore inquadramento di questa fattispecie, tuttavia, cfr. testo.

298 Ad ogni modo, la regola doveva essere quella di collocare le merci più pesanti nel fondo della stiva per stabilizzare l'imbarcazione: così per tutti cfr. per tutti L. CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971 (rist. Baltimore, 1995), 175 ss.

299 R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 535.

voyage o come *time charter*, a seconda cioè che i *loca navis* fossero presi in conduzione per un determinato periodo di tempo o per un determinato viaggio, rimanendo in entrambi i casi in capo all'armatore, lo si ribadisce, ogni facoltà direttiva.

Ciò trova conferma, in chiave comparatistica, con quanto avviene oggi in relazione agli *slot charters* conosciuti nella prassi di *Common law*, a propria volta concepiti, a seconda dei casi, come *voyage* o come *time charter*[300].

12. Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1: quale *ratio* per la spettanza della mercede rispetto a un carico mai salpato?

Le considerazioni ora svolte contribuiscono a gettare luce sull'interpretazione di un ulteriore frammento rilevante nell'ambito del nostro studio, attribuito a Cervidio Scevola:

> Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1: *navem conduxit, ut de provincia Cyrenensi Aquileiam navigaret olei metretis tribus milibus impositis et frumenti modiis octo milibus certa mercede: sed evenit, ut onerata navis in ipsa provincia novem mensibus retineretur et onus impositum commisso tolleretur. quaesitum est, an vecturas quas convenit a conductore secundum locationem exigere navis possit. respondit secundum ea quae proponerentur posse.*

Il passo concerna la vicenda di un *mercator* che ha preso in conduzione una nave per il trasporto delle sue merci, consistenti in tremila misure di olio e ottomila moggi di grano, da Cirene ad Aquileia, con l'accordo che la *vectura* sia calcolata sull'*impositum*. Dopo aver effettuato lo stivaggio delle mercanzie, tuttavia, l'imbarcazione è trattenuta nella provincia per nove mesi, e il carico viene confiscato dalla pubblica autorità. Il giureconsulto, pertanto, viene interrogato circa il diritto del locatore di esigere dal conduttore il canone convenuto; la risposta è che, in base a come è stato prospettato il caso, la *vectura* può essere richiesta.

Il passo è stato per lo più interpretato in dottrina come un esempio di *locatio conductio navis*[301]; tale lettura pare in effetti *ictu oculi* suffragabile sulla base del dato letterale che individua la posizione delle parti in merito alla pretesa alla mercede, essendo questa dovuta al *locator* (come appunto avviene nella 'locazione

[300] Trattasi di convenzioni riemerse nelle ultime decadi del secolo scorso, e considerate una nuova forma di *charter* (in materia, cfr. *ex aliis* M.T. REILLY, *Identity of the Carrier: Issues under Slot Charters*, in *Tulane Maritime Law Journal*, XXV, 2000-2001, 505 ss.; L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, cit., 176 ss.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008², 166 s.).

[301] Così, *ex aliis* L. AMIRANTE, *Ricerche in tema di locazione*, in *BIDR*, LXII, 1959, 107 s.; C. ALZON, *Problèmes relatifs à la location*, cit., 241 e nt. 1115; ID., *Les risques dans la 'locatio conductio'*, cit., 314; M. KASER, *Das Römische Privatrecht*, I, München, 1971², 570 nt. 81; L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 515 nt. 21 e 537; R. FIORI, *La definizione*, cit., 146 nt. 64; ID., *Forme e regole*, cit., 169 s. nt. 70; R. FERCIA, *La responsabilità*, cit., 319 s. nt. 60; P.J. DU PLESSIS, *Letting*, cit., 131; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 111.

della nave' tradizionalmente intesa), in una con la circostanza per cui, in apertura, si dice espressamente che l'imbarcazione viene presa in conduzione (*navem conduxit*) [302].

Essa, tuttavia, non tiene conto di altri elementi che emergono dal testo, quali[303]: la formulazione dell'accordo delle parti, essendo stabilito che la nave dovesse viaggiare da Cirene ad Aquileia (una precisazione che, in una *locatio navis*, sarebbe parsa presumibilmente inutile); il fatto che la mercede sia calcolata sulle merci caricate (rilevante nell'ambito dello schema del contratto di 'noleggio a viaggio', secondo la teoria accolta nella presente ricerca); la denominazione della *merces*, nella parte finale, come '*vectura*'[304].

Non solo. Se infatti il rapporto sotteso al frammento dovesse essere inteso come una mera *locatio conductio rei*, il responso scevoliano apparirebbe alquanto dubbio, alla luce di principi generali che governano la logica della stessa 'locazione della cosa'[305].

Sappiamo infatti che, in questa fattispecie, il locatore doveva non soltanto fornire semplicemente una *res*, ma garantirne l'*uti frui*; presentandosi del resto la stessa *locatio conductio*, in tutte le sue forme, quale 'scambio di godimento'[306]. Ne consegue che la mercede non era dovuta, o per lo meno doveva essere proporzionalmente ridotta, se il godimento della cosa locata, pur concessa dal locatore, era di fatto impedito o comunque ostacolato da circostanze quali eventi naturali, incursioni nemiche o anche, trattandosi di un fondo, annate sterili[307].

Nel caso in questione, emerge evidentemente come il *nauta*, pur avendo messo l'imbarcazione a disposizione del mercante, ciononostante non ne abbia assicurato a quest'ultimo soggetto l'*uti frui*, dal momento che la nave era stata trattenuta nel porto di partenza, senza poter intraprendere la via del mare per ben nove mesi, a causa di un ordine dell'autorità. A ben guardare, infatti, il godimento di un bastimento realizzabile dal conduttore non consiste meramente nella possibilità di alloggiarvi le merci senza poterle trasportare[308]; tanto quanto l'*uti frui* scaturente da una *locatio conductio fundi* non può consistere nella facoltà, ad esempio, di poter seminare un terreno sterile.

---

302 Ciò spiega forse la cauta posizione assunta, in merito all'individuazione del modello di *locatio conductio* rilevante nel frammento in esame, da M. TALAMANCA, *I clienti di Q. Cervidio Scevola*, in *BIDR*, CIII-CIV, 2000-2001 (pubbl. 2009), 591, che ne tratta come di «un trasporto marittimo di merci ... che ... aveva assunto la forma della *conductio navis*».

303 Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 543.

304 Secondo L. AMIRANTE, *Ricerche*, cit., *vectura* equivarrebbe totalmente a *merces*, potendo dunque ricorrere anche nel campo della *locatio rei* (*contra*, cfr. però R. FIORI, *La definizione*, cit., *passim*); lo stesso per É. JAKAB, *'Vectura pro mutua'*, cit., 267 s. (v. però quanto osservato da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 543 e nt. 129).

305 Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 543 ss.

306 Al riguardo, cfr. *infra* le considerazioni svolte in apertura al presente scritto.

307 Cfr. quanto si è già osservato in merito alla ripartizione dei rischi alla stregua della cd. 'polarizzazione serviana', su cui cfr. per brevità L. CAPOGROSSI COLOGNESI, *'Remissio mercedis'*, cit., 19 ss., 37 ss., 71 ss.

308 Non concorde con questa ricostruzione è la posizione assunta da L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 285 nt. 73, ad avviso della quale «il conduttore non ha potuto conseguire lo scopo economico che si era prefissato con la *locatio*, ma ha usufruito della nave e dello spazio in essa disponibile per il caricamento delle merci; il locatore ha, quindi, adempiuto alla sua obbligazione, e resta dovuto il corrispettivo». Questa lettura mi pare introdurre un ragionamento intorno alla consistenza dell'*uti frui* nel

Se, dunque, il rapporto descritto nel brano fosse una *locatio navis*, se ne dovrebbe dedurre, in base ai principi generali che regolano la *locatio conductio rei*, che la mercede non possa essere pretesa dall'armatore, ma tale soluzione è opposta a quella cristallizzata nel *responsum* scevoliano.

D'altro canto, anche il tentativo di inquadrare la fattispecie discussa nel frammento come 'contratto di trasporto', rispetto al quale il *nauta* apparirebbe inadempiente, non avendo ottemperato all'obbligo di consegnare a destinazione le merci, non appare condivisibile[309]. Gli autori che l'hanno prospettata[310], infatti, hanno cercato di giustificare la risposta del giureconsulto ipotizzando che vi fosse stato un illecito amministrativo da parte del *conductor-dominus mercium*; tuttavia, a parte che alcuna eventuale responsabilità di quest'ultimo traspare dal testo[311], è da credere che, se anche ciò fosse avvenuto, il trasportatore non avrebbe richiesto alla controparte il semplice pagamento della mercede, quanto piuttosto l'*id quod interest* teso a ristorare il danno da questi patito per aver subito il blocco della propria attività per nove mesi[312].

In verità, la fattispecie discussa nel brano trova una spiegazione coerente con la soluzione scevoliana se essa viene intesa secondo lo schema del 'contratto di noleggio a viaggio', ossia una *conductio navis* nella quale, come si è già visto, il *nauta* assume su di sé l'obbligazione di traportare il carico ma non necessariamente di condurlo salvo a destinazione.

In questo senso, il quesito affrontato in D. 19.2.61.1 non attiene alla spettanza della mercede per la concessione in locazione di una nave che, a causa di un *factum principis*, non abbia potuto viaggiare per mare e quindi essere impiegata dal *conductor*; piuttosto, quello di stabilire se sia dovuta la *vectura* stabilita per il trasporto e computata sulle *merces impositae*, nel caso in cui l'*onus* stesso sia stato *impositum* ma non sia stato trasportato. E il *responsum* fornito è che, in caso di nolo corrisposto sui beni *impositi*, gli eventi successivi sono sopportati dal *dominus mercium*, secondo quanto scriverà anche in Paolo in D. 14.2.10 pr. per il caso, parzialmente diverso dal punto di vista descrittivo, in cui le merci *impositae* fossero state effettivamente messe per mare, ma risultassero in definitiva perite o disperse durante la navigazione[313].

---

contesto in esame rilevante, utilizzando la terminologia moderna, più sul piano dei motivi che su quello della causa contrattuale (come rilevato da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 544 nt. 131). Cfr. anche R. FERCIA, *La responsabilità*, cit., 320 nt. 60, secondo il quale il *nauta* avrebbe assicurato un *uti frui* alla controparte consistente nella possibilità di effettuare il trasporto (ricostruzione condivisibile sul piano dogmatico): *contra*, cfr. però R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 544 nt. 13, il quale osserva da ultimo come, sulla base della narrazione contenuta nel passo, la nave stessa sia *retenta* nel porto di partenza e, dunque, il trasporto non sia in punto di fatto praticabile.

309 R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 544.

310 Cfr. *ex aliis* TH. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'*, cit., 198 e R. RÖHLE, *Das Problem der Gefahrtragung im Bereich des römischen Dienst- und Werkvertrages*, in *SDHI*, XXXIV, 1968, 219 (che parlano di *Chartervertrag*, ma presupponendo un'obbligazione del *nauta* estesa sino alla consegna a destinazione delle merci); E. BETTI, *Istituzioni*, cit., 425 e nt. 44.

311 Lo nota R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 544.

312 Per quanto concerne i principi generali in materia di responsabilità e rischio contrattuale, cfr. *infra* al paragrafo della presente trattazione.

313 Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 544 s.

13. Sugli eventi sopravvenuti in corso di navigazione: il caso del *partus*.

La panoramica dei passi rilevanti in materia di regolazione del rischio marittimo è completata da un passo di Ulpiano, rilevante per ciò che attiene alle conseguenze sul rapporto di un incremento imprevisto della prestazione incombente sul *nauta*[314]:

> Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.7: *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.*

Vi si afferma che, se è stato preso in conduzione il trasporto via mare di una donna (*mulierem vehendam navi conduxisset*) da parte di taluno, e durante il tragitto questa abbia partorito, nulla è dovuto per l'infante, dal momento che la sua nascita né aggrava l'obbligazione del *nauta* (*cum neque vectura eius magna sit*), né comporta l'utilizzo per lui di tutte quelle *res* che sono predisposte ad uso dei naviganti (*neque his omnibus utatur, quae ad navigantium usum parantur*).

---

[314] Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 556 ss. Secondo parte della dottrina, il frammento afferirebbe in realtà alla materia dell'errore, in questo caso riconosciuto da Ulpiano come irrilevante nell'economia del rapporto. Questa presa di posizione viene argomentata principalmente sulla base della collocazione palingenetica di esso, dopo Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.6, ove il giureconsulto severiano si sofferma sull'individuazione dell'azione che deve essere utilizzata da parte del conduttore per ottenere indietro la somma pagata in anticipo alla controparte, affermando che questi agirà *ex conducto*, e non invece mediante una *condictio*, dal momento che non vi era stato un errore da parte sua nel versamento della somma, ma ciò corrispondeva al preciso accordo negoziale delle parti, anche se poi frustrato dall'inadempimento dell'altro contraente (in merito alla corresponsione anticipata della mercede e ai suoi effetti sulla posizione del professionista del professionista-*conductor*, cfr. *supra*): così *ex aliis* TH. MAYER-MALY, *'Locatio conductio'*, cit., 184 s. e nt. 132. *Contra*, deve però deve essere fatto valere quanto emerge che, da una lettura complessiva dei §§ 2-6 del frammento, nonché di Ulp. 32 *ad ed.* D. 12.7.2, inserito da O. LENEL, *'Palingenesia iuris civilis'*, II, Leipzig, 1889, 641 s. subito dopo il § 6 (Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.2-6: *Illud nobis videndum est, si quis fundum locaverit, quae soleat instrumenti nomine conductori praestare, quaeque si non praestet, ex locato tenetur. et est epistula neratii ad aristonem dolia utique colono esse praestanda et praelum et trapetum instructa funibus, si minus, dominum instruere ea debere: sed et praelum vitiatum dominum reficere debere. quod si culpa coloni quid eorum corruptum sit, ex locato eum teneri. fiscos autem, quibus ad premendam oleam utimur, colonum sibi parare debere neratius scripsit: quod si regulis olea prematur, et praelum et suculam et regulas et tympanum et cocleas quibus relevatur praelum dominum parare oportere. item aenum, in quo olea calda aqua lavatur, ut cetera vasa olearia dominum praestare oportere, sicuti dolia vinaria, quae ad praesentem usum colonum picare oportebit. haec omnia sic sunt accipienda, nisi si quid aliud specialiter actum sit.* 3. *Si dominus exceperit in locatione, ut frumenti certum modum certo pretio acciperet, et dominus nolit frumentum accipere neque pecuniam ex mercede deducere, potest quidem totam summam ex locato petere, sed utique consequens est existimare officio iudicis hoc convenire, haberi rationem, quanto conductoris intererat in frumento potius quam in pecunia solvere pensionis exceptam portionem. simili modo et si ex conducto agatur, idem erit dicendum.* 4. *Si inquilinus ostium vel quaedam alia aedificio adiecerit, quae actio locum habeat? et est verius labeo scripsit competere ex conducto actionem, ut ei tollere liceat, sic tamen, ut damni infecti caveat, ne in aliquo dum aufert deteriorem causam aedium faciat, sed ut pristinam faciem aedibus reddat.* 5. *Si inquilinus arcam aeratam in aedes contulerit et aedium aditum coangustaverit dominus, verius est ex conducto eum teneri et ad exhibendum actione, sive scit sive ignoraverit: officio enim iudicis continetur, ut cogat eum aditum et facultatem inquilino praestare ad arcam tollendam sumptibus scilicet locatoris.* 6. *Si quis, cum in annum habitationem conduxisset, pensionem totius anni dederit, deinde insula post sex menses ruerit vel incendio consumpta sit, pensionem residui temporis rectissime mela scripsit ex conducto actione repetiturum, non quasi indebitum condicturum: non enim per errorem dedit plus, sed ut sibi in causam conductionis proficeret. aliter atque si quis, cum decem conduxisset, quindecim solverit: hic enim si per errorem solvit, dum putat se quindecim conduxisse, actionem ex conducto non habebit, sed solam condictionem. nam inter eum, qui per errorem solvit, et eum, qui pensionem integram prorogavit, multum interest*; Ulp. 32 *ad ed.* D. 12.7.2: *Si fullo vestimenta lavanda conduxerit, deinde amissis eis domino pretium ex locato conventus praestiterit posteaque dominus invenerit vestimenta, qua actione debeat consequi pretium quod dedit? Et ait Cassius eum non solum ex conducto agere, verum condicere domino posse: ego puto ex conducto omnimodo eum habere actionem: an autem et condicere possit, quaesitum est, quia non indebitum dedit: nisi forte quasi sine causa datum sic putamus condici posse: etenim vestimentis inventis quasi sine causa datum videtur*). Come si vede, tutti i frammenti inseriti all'interno di questi luoghi del Digesto attengono alle conseguenze, sul piano dell'allocazione del rischio tecnicamente inteso, dell'aumento dell'onerosità di una prestazione contrattuale.

Il modello negoziale impiegato nel brano è, alquanto chiaramente, una *locatio mercium vehendrum* o, per meglio dire, *vectorum vehendorum* (mera variante della prima per il trasporto di passeggeri[315]) da inquadrarsi con ogni probabilità come 'contratto di trasporto'[316]: se si fosse trattato infatti di 'noleggio a viaggio', con la mercede corrisposta in ragione de numero di passeggeri imbarcati, il problema della nascita del bambino verosimilmente non si sarebbe posto, non potendo in ogni caso l'imprevisto aumento dei naviganti ripercuotersi in un corrispondente incremento della mercede, che resterebbe fissata nella medesima misura già pattuita[317].

Si pone dunque il quesito se per il nuovo nato sia dovuto all'armatore un incremento del nolo[318], dal momento che, nel modello del contratto di trasporto, il pagamento è dovuto in proporzione dei passeggeri giunti a destinazione; esso viene risolto in senso negativo dal giureconsulto interpellato. Secondo Ulpiano, infatti, nonostante ciò, la mercede per l'*infans* venuto alla luce durante il tragitto non deve pagarsi, dal momento che la maggiore onerosità per il trasportatore è talmente esigua da non rilevare sulla quantificazione del corrispettivo.

---

315 Non diversamente dal trasporto marittimo avente ad oggetto merci, anche quello di passeggeri non gode, in diritto romano, di una fisionomia contrattuale a sé stante, ricadendo anch'esso, ove realizzato a titolo oneroso, nel campo di applicazione della *locatio conductio*. Del resto, già sul piano descrittivo, non può che rilevarsi l'inesistenza in generale, nell'Antichità, di un 'servizio di trasporto passeggeri' in senso proprio: per limitarsi ad una testimonianza paradigmatica, gli scarsi luoghi dell'Odissea aventi ad oggetto il viaggio di esseri umani al di fuori della cornice eroica (Hom. Od. 2.319 ss.; 8.158 ss.; 15.415 ss.) tramandano di mercanti che viaggiano insieme alle loro merci su navi proprie o, più frequentemente, di altri. In ogni caso, qui e in altre fonti antiche (cfr. ad esempio Syn. *Ep.* 4) non si tratta di mezzi ideati appositamente per il trasporto di persone: una volta imbarcati, anzi, i passeggeri godono semplicemente di una sorta di diritto di ospitalità, garantito più da sanzioni sacrali e divine che dalle leggi e dal diritto degli uomini (al riguardo, cfr. S. GALEOTTI, *'Exitio'*, cit., 104 ss.). Soltanto sul finire della *res publica* romana, intorno al I sec. a.C., si può cominciare a parlare per la prima volta di un autentico traffico dei viaggiatori, su impulso e del crescente interesse dei ceti dominanti romani per la cultura greca, che incentiva i viaggi verso l'Ellade, e dell'estensione dei territori romani oltremare, già incominciata a partire dalle Guerre Puniche ma ulteriormente consolidatasi in quel periodo, che implica lo spostamento di contingenti militari come di funzionari civili e altri appartenenti alle élite provinciali. Anche a fronte di questo dato, tuttavia, sono per lo più le navi mercantili ad essere preferite per coprire le lunghe traversate: proprio la natura 'ibrida' del servizio spiega assai probabilmente perché, come confermato dalle testimonianze contenute nel Digesto (cfr. Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.3; Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.12; Paul. 34 *ad ed.* D. 14.2.2.2; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.13.2), non sia posta alcuna differenza, sul piano giuridico, tra il trasporto di persone e quello di mercanzie. Per una rapida cognizione di tutti questi rilievi, mi permetto di rinviare a S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 121 ss. (con letteratura e ulteriori fonti ivi citate, in particolare: L.R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., 180 ss.; J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 362 ss., 393; D. GAURIER, *Le droit*, cit., 60 s., 72).

316 Secondo parte della dottrina, maggiormente ancorata alla tripartizione tradizionale, questo passo testimonierebbe una preferenza per il modello della *locatio conductio ad onus vehendum* per inquadrare il trasporto di passeggeri nelle lunghe traversate, mentre, se si fosse trattato di un breve viaggio, sarebbe forse stato preferito il modello della *locatio rei* (come *locatio locorum in nave*), nel quale i viaggiatori avrebbero potuto provvedere autonomamente alle proprie necessità contingenti (così J.A.C. THOMAS, *Juridical Aspects*, cit., 121; D. GAURIER, *Le droit*, cit., 61; S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 125). Sull'esatta configurazione di quest'ultimo assetto, mi permetto di rinviare alle riflessioni già formulate *sub infra*. D'altro canto, anche il passo qui di seguito citato nel testo, Lab. 5 *post. a Iav. epit.* D. 19.2.60.8, relativo ad una fattispecie di trasporto terrestre presumibilmente assai più breve di un viaggio via mare, viene ricondotto al modello della *locatio conductio operis*.

317 In questo senso, si tratterebbe di una fattispecie di 'rischio' addossata, in questo assetto contrattuale, in capo al *nauta*, non meno di quanto quella che ha dato luogo alla mancata consegna delle merci a destinazione è sopportata dal *dominus mercium*: cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 557.

318 Il riferimento alla circostanza che possa essere richiesta una *vectura* all'arrivo anche per il nuovo nato porta altresì parte della dottrina ad ipotizzare (così S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 124 s.; P.J. DU PLESSIS, *Letting*, cit., 90) l'esistenza di una *lex contractus* a monte che imponga al viaggiatore, al momento dell'imbarco, soltanto il versamento di una somma a titolo di acconto sul *naulum*, da saldare una volta arrivati a destinazione: tale soluzione, data la pericolosità dei viaggi in mare e l'incertezza della loro durata complessiva, doveva presumibilmente apparire soddisfacente tanto al *vector* quanto al *nauta*.

In questo senso, il responso ulpianeo pare ripercorrere il ragionamento di Servio sulla ripartizione dei rischi nelle locazioni di fondi: mentre il *damnum* esiguo dovrà essere sopportato dal colono, quello grave sarà accollato al *dominus fundi*, dal momento che esso impedisce al primo di trarre l'utilità prevista dal contratto e, dunque, la stessa prestazione di *uti frui* posta a carico del locatore-proprietario stesso[319].

Tale soluzione, del resto, trova significativa corrispondenza anche in un parere di Labeone relativo al trasporto terrestre[320]:

> Lab. 5 *post. a Iav. epit.* D. 19.2.60.8: *vehiculum conduxisti, ut onus tuum portaret et secum iter faceret: id cum pontem transiret, redemptor eius pontis portorium ab eo exigebat: quaerebatur, an etiam pro ipsa sola reda portorium daturus fuerit. puto, si mulio non ignoravit ea se transi; turum, cum vehiculum locaret, mulionem praestare debere.*

Il mercante ha preso in conduzione un veicolo, condotto da un *muilio*, per trasportare a destinazione, oltre a un proprio carico, la propria stessa persona. Durante il tragitto diviene necessario attraversare un ponte e il concessionario di questo (*redemptor*[321]) esige dal conducente un pedaggio.

Al giurista viene richiesto se si debba pagare un pedaggio anche per il solo veicolo (*quaerebatur, an etiam pro ipsa sola reda portorium daturus fuerit*) e questi risponde che il *mulio* dovrà pagare se, al momento della conclusione del contratto con il *mercator*, egli era al corrente del fatto di dover poi attraversare il ponte.

L'assetto negoziale impiegato dalle parti pare corrispondente a quello che abbiamo denominato come 'contratto di noleggio a viaggio': il proprietario delle mercanzie non effettua egli stesso il trasporto, ma prende in locazione il carro con il guidatore in vista di uno specifico trasporto, e su di esso viaggia anch'egli[322].

Una volta giunti in prossimità del ponte, il *dominus mercium* paga il *portorium* per i propri beni, ma si rifiuta verosimilmente di corrispondere anche quello dovuto per il veicolo[323], sostenendo che questa

---

319 R. FIORI, *La definizione*, cit., 97 s. e nt. 1; ID., *L'allocazione*, cit., 557.

320 Il quale, al pari di quello marittimo, non beneficiava per diritto romano di una disciplina giuridica *ad hoc*, ma era pur sempre ascritto, se effettuato a titolo oneroso, all'alveo applicativo della *locatio conductio*: sul punto, cfr. *infra* nelle note.

321 Sulla figura del *redemptor* quale concessionario di un bene pubblico, rispetto al passo qui in esame, cfr. S.J. DE LAET, *'Portorium'*, Brugge, 1949, 365 nt. 3; J.L. MURGA, *Las acciones populares en el municipio de Irni*, in *BIDR*, LXXXVIII, 1985, 238 nt. 77; ID., *La ganancias ilícitas del magistrado municipal a tenor del c. 48 de la 'lex Irnitana'*, in *BIDR*, XCII-XCIII, 1989-1990, 3 nt. 6; ID., *La 'popularidad' de las acciones en las leyes municipales de la Betica*, in *RIDA*, XXXVIII.III, 1991, 240 nt. 40; A. APARACIO PÉREZ, *Taxation in times of the Principate*, in *Gerión*, XXVII, 2009, 209.

322 Ma cfr. al riguardo quanto rileva R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 558 nt. 176.

323 Cfr. R. CAGNAT, s.v. *Portorium, portus*, in *Dictionnaire des antiquité grecques et romaines*, IV.1, Paris, 1877-1919, 593. Il fatto che il *portorium* si pagasse anche per gli *instrumenta* è confermato anche da alcune iscrizioni africane e galliche: *CIL* VIII, 10327-10328; XII, 1082, oltre che da fonti letterarie quali Quintiliano (Quint. Decl. Min. 359, su cui cfr. S.J. DE LAET, *'Portorium'*, cit., 425 ss. e nt. 175; C. VAN TILBURG, *Traffic and Congestion in the Roman Empire*, London - New York, 2007, 88, 201 nt. 702).

parte del dazio deve ricadere sul *mulio*. Ciò, pare di poter desumere dal tenore del passo, sulla base di una logica proprietaria, per la quale si ha che ciascuno paga per i propri beni[324].

Labeone adotta però un'altra prospettiva[325]: egli si concentra sul tema della *scientia* del *mulio*. Data l'adozione dell'assetto di 'noleggio a viaggio' e la presenza del *mercator* sul mezzo di trasporto impiegato, il giureconsulto si interroga se le parti avessero predeterminato l'intero tragitto da percorrere *ex ante* o se, all'opposto, il conducente ricevesse indicazioni dalla controparte strada facendo.

Nel primo caso, la spesa è prevedibile per il trasportatore, non potendo peraltro egli ignorare, d professionista, che il dazio richiesto per il passaggio dovrà essere corrisposto non soltanto per le merci, ma anche per il carro utilizzato; cosicché egli poteva includere il relativo costo nella determinazione della mercede richiesta alla controparte al momento della conclusione del contratto.

Nel secondo, l'evento imprevisto costituito dall'attraversamento del ponte ricade sul soggetto che ha la gestione del percorso, ossia il *dominus mercium*.

Anche rispetto a questo secondo frammento, in conclusione, pare pertinente il richiamo al pensiero di Servio[326]: come si è visto, rispetto alla distinzione tra il *periculum-vis maior* (addossato al *dominus fundi*) e quello *in ipsa re* (incombente sul colono-*conductor*) tracciata da questo giurista, assume rilievo il concetto di prevedibilità dell'evento dannoso: gli eventi consueti e dunque prevedibili rientrano nella seconda categoria, mentre quelli *extra ordinem* dovranno essere sopportati dal locatore.

14. La tutela processuale del rapporto *si sit incertum*.

Infine, è il caso di volgere lo sguardo a un noto passo di Papiniano ma ascrivibile nella sostanza a Labeone, paradigmatico delle difficoltà che potevano concretamente insorgere nell'interpretazione della volontà contrattuale delle parti:

> Pap. 8 *quaest*. D. 19.5.1.1: *domino mercium in magistrum navis, si sit incertum, utrum navem conduxerit an merces vehendas locaverit, civilem actionem in factum esse dandam Labeo scribit*[327].

---

[324] Tale logica pervade l'interpretazione del passo nell'ambito dei Basilici e dei relativi scolii, nonché nel diritto intermedio: Bas. 20.1.60.8 (Scheltema, A III, 997); sch. 15 *ad loc.* (Scheltema, B III, 1208); Gl. *rheda* ad D. 19.2.60.8; BARTOLI A SAXOFERRATO *In secundam Digesti veteris partem*, ed. Venetiis 1615, 127r (ad D. 19.2.60.8); J. DOMAT, *Les lois civiles dans leur ordre naturel*, I, Paris 1777, 102 s. (liv. I tit. 4 sect. 8 § 11).

[325] Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 559.

[326] Così R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 559.

[327] Sul testo, cfr. *ex aliis* J. ARIAS RAMOS, *El transporte*, cit., XLV s.; L.R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., 189 s.; P. STEIN, *Sabino contro Labeone: due tipi di pensiero giuridico romano*, in *BIDR*, LXXX, 1977, 60; A. BURDESE, *Sul riconoscimento civile dei cd. contratti innominati*, in *Iura*, XXXVI, 1985, 20; ID., *Osservazioni in tema di cd. contratti innominati*, in *Estudios en homenaje al Profesor J. Iglesias con motivo de sus bodas con la enseñanza (1936-1986)*, I, coordinado por J. Roset Esteve, Madrid, 1988, 133; ID., *Sul concetto di contratto e i contratti innominati in Labeone*, in *Atti del Seminario sulla problematica contrattuale in diritto romano (Milano, 7-9 aprile 1987)*, I, Milano, 1988, 32 e 37; M. SARGENTI, *Labeone e la nascita di contratto nel pensiero giuridico romano*, in *Iura*, XXXVIII, 1987, 61 s.; M. TALAMANCA, *La*

Il caso è quello di un proprietario delle merci che si trovi a dover agire contro il *nauta*. Tuttavia, non essendo chiaro se questi abbia ricoperto la parte di *locator* o quella di *conductor*, vi è incertezza circa l'azione contrattuale da esperire. Per dirimere ogni dubbio, Labeone consiglia di utilizzare un'*actio civilis in factum*[328].

A dispetto della sua scarna formulazione, la testimonianza offerta dal frammento in esame è assai rilevante. Stabilire, infatti, a quale specifico assetto negoziale, tra i vari sussumibili entro il tipo della *locatio conductio*, queste avessero inteso riferirsi poteva apparire talvolta, come in questo caso, particolarmente complesso dal punto di vista pratico.

Ciò sarebbe risultato problematico, come si rimarca nel passo, essenzialmente in relazione alla tutela processuale del rapporto[329], esponendo l'attore, di cui è incerta la qualifica di locatore o conduttore, al rischio di intentare l'azione contrattuale erronea e dunque, in ultima analisi, di perdere la lite[330].

Per ovviare a tale gravoso inconveniente, Labeone suggerisce dunque il ricorso all'*actio civilis in factum*. Quest'ultima viene generalmente interpretata come *agere praescriptis verbis*[331]: in questo tipo di azione, la fattispecie è descritta in *praescripta verba* che, oltre a precedere la *formula* propriamente detta, non vincolano l'attore alla qualificazione della propria posizione nel rapporto, consentendo al giudice di

tipicità dei contratti romani tra 'conventio' e 'stipulatio' fino a Labeone, in *'Contractus' e 'pactum'. Tipicità e libertà negoziale nell'esperienza tardo-repubblicana. Atti del convegno di diritto romano e della presentazione della nuova riproduzione della 'littera Florentina' (Copanello, 1-4 giugno 1988)*, a cura di F. Milazzo, Napoli, 1990, 86; F. GALLO, *Eredità di giuristi romani in materia contrattuale*, in *Le teorie contrattualistiche romane nella storiografia contemporanea*, a cura di N. Bellocci, Napoli, 1991, 36 ss.; R. FIORI, *La definizione*, cit., 128 ss., 153 ss.; ID., *Forme e regole*, cit., 172; M.F. CURSI - ID., *Le azioni generali di buona fede e di dolo nel pensiero di Labeone*, in *BIDR*, CV, 2011, 145 ss.; L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 211 s.; P.J. DU PLESSIS, *Letting*, cit., 90; E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus' e i nuovi contratti. L''agere praescriptis verbis' labeoniano tra tipicità e atipicità contrattuale*, in *D@S*, XII, 2014, 7 (del file a stampa).

328 Sul significato di questa locuzione, apparentemente una contraddizione in termini, mi limito a richiamare, per tutti, la ricostruzione di A. BURDESE, *Sul riconoscimento civile dei contratti innominati*, in *Iura*, XXXVI, 1985, 14 ss.; ID., *Recenti prospettive in tema di contratti,* in *Labeo*, XXXVIII, 1992, 200 ss. Ma cfr. pure E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus'*, cit., 3: «la qualifica dell'azione indicata da Labeone non deve trarre in inganno: come più volte evidenziato in dottrina», nonché: R. SANTORO, *Il contratto nel pensiero di Labeone*, Firenze, 1983, 96 ss.; ID., *'Actio civilis in factum', 'actio praescriptis verbis' e 'praescriptio'*, in *Studi in onore di Cesare Sanfilippo*, IV, Milano, 1983, 683 ss., ora in *Scritti minori*, I, Torino, 2009, 257 ss.; ID., *Aspetti formulari della tutela delle convenzioni atipiche*, in *Scritti minori*, I, cit., 349 ss.; F. GALLO, *'Synallagma' e 'conventio' nel contratto. Ricerca degli archetipi della categoria contrattuale e spunti per la revisione di impostazioni moderne*, I, Torino, 1992, 235 ss.; M. ARTNER, *'Agere praescriptis verbis'. Atypische Geschäftsinhalte und klassisches Formularverfahren*, Berlin, 2002, 86 ss.; C.A. CANNATA, *L''actio in factum civilis'*, in *Iura*, LVII, 2008-2009, 9 ss., spec. 20; M.F. CURSI - R. FIORI, *Le azioni generali*, cit., 146. Sulla riferibilità a Labeone di tale terminologia, cfr. pure M. TALAMANCA, *La tipicità*, cit., 100 nt. 250. Più propenso a credere che la qualifica dell'azione sia da attribuire alla mano di Papiniano F. GALLO, *'Synallagma'*, cit., I, 242; sul tema generale, cfr. anche E. SCIANDRELLO, *Studi*, cit., 13 e ntt. 15 e 16.

329 O, per meglio dire, della posizione del contraente a far valere la responsabilità della controparte (se di essa si tratta) o a trattenere la mercede (nelle fattispecie di allocazione del rischio in senso tecnico). Il quesito attiene infatti alla tutela processuale in senso ampio del rapporto, per cui mi pare che il suggerimento labeoniano valga anche in relazione al problema del *periculum* in senso stretto.

330 Posto che le due azioni scaturenti dal negozio, *locati* e *conducti*, non erano fungibili tra loro (come invece ritiene C. ALZON, *Problèmes*, cit., 240 ss., seguito da R. ROBAYE, *L'obligation de garde*, cit., 63 s., 170): cfr. da ultimo R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 542 e S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 127.

331 Come riportato da R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 542. V. però anche la letteratura già citata nella nt. di apertura sul passo, oltre a S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 127. Ciò è del resto in linea, mi pare, con quanto già osservato da C.A. CANNATA, *L''actio civlis in factum'*, in *Iura*, LVII, 2008-2009, 29; M.F. CURSI - ID., *Le azioni*, cit., 147; E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus'*, cit., 7 circa la finalità dell'*agere praescriptis verbis*.

pronunciarsi sulla pretesa contenuta nell'*intentio* senza essere condizionato dalla ricostruzione delle parti[332].

Per come viene tradizionalmente inteso[333], ciò che qui più interessa, D. 19.5.1.1 è rapportato per lo più alla rigida distinzione tra *locatio mercium vehendarum* e *conductio navis*.

In verità, tenendo conto delle considerazioni svolte nella presente trattazione, è possibile avanzare una proposta di ricostruzione del suo contenuto più in linea, a mio avviso, con il dato testuale. Da esso emerge infatti che il rapporto giuridico sottostante alla *quaestio* posta nel frammento coinvolge un *dominus mercium* e un *magister navis*. Si può pertanto ritenere che, discorrendo di *conductio navis*, Labeone non si riferisca al *bareboat charter*, bensì al *time charter*; in contrapposizione verosimilmente, come in altri frammenti che si sono esaminati, al *voyage charter*, con il quale condivide in effetti taluni elementi[334].

15. Conclusioni.

A valle dell'analisi condotta, pare di poter affermare che i *prudentes* abbiano ricondotto i diversi assetti di interessi rientranti nella *locatio conductio* marittima a quattro modelli essenziali[335], sulla base della testimonianza delle fonti in nostro possesso[336].

Il primo, denominato come *locatio conductio navis*, coincide con la semplice concessione del bene 'nave' da parte del suo *dominus* all'armatore (*locatio rei*): è il modello corrispondente alla moderna 'locazione della nave' da intendersi come *bareboat charter*, implicante la locazione del solo natante, e non anche dell'organizzazione imprenditoriale necessaria a trarne utilizzo. Del tutto coerentemente con questo dato, lo schema in parola prevede che ogni potere di direzione e controllo sull'andamento della navigazione venga assunto in capo all'armatore-*conductor*; mentre esso non è mai attestato nell'ambito dei rapporti tra *dominus mercium* ed *exercitor*[337].

---

[332] Cfr. nt. precedente.

[333] Così per S. GALEOTTI, *'Mare'*, cit., 125 ss. (soprattutto 128 e nt. 275), nonché per lo stesso R. FIORI, *La definizione*, cit., 128 ss., 153 ss.; ID., *Forme e regole*, cit., 172; M.F. CURSI - ID., *Le azioni generali*, cit., 145 ss.

[334] Per questa lettura alternativa, cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 542. Essa rende meglio conto, a mio avviso, della difficoltà qualificatoria incontrata dalle parti, dal momento che non doveva essere così arduo distinguere tra loro una *locatio navis* da intendersi come *bareboat charter* e una *locatio conductio mercium vehendarum* concepita come 'contratto di trasporto'.

[335] Cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 560 ss.

[336] Poste a raffronto, come si è visto nel corso dell'esposizione, da una parte, pur con le dovute cautele, con le ναυλωτικαί greco-egizie e, dall'altra, con i modelli negoziali consolidatisi, proprio a partire dalle fonti romane, nell'ambito del diritto marittimo inglese moderno e contemporaneo. E ciò, lo si ribadisce, muovendo dalle incongruenze che si sono via via rilevate rispetto all'interpretazione maggiormente diffusa dei singoli frammenti esaminati, basata sulla rigida applicazione della teoria tradizionale della tripartizione della *locatio conductio* nel contesto nautico (cfr. *infra*).

[337] E non potrebbe essere altrimenti, non essendo normalmente il *mercator* nella titolarità dell'organizzazione imprenditoriale imprescindibile per fruire della nave. Si tratta, come più volte ricordato, del modello tenuto a mente da Ulpiano nella stessa definizione di *exercitor*: cfr. Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.15.

Il secondo[338] viene anch'esso indicato come *locatio conductio navis*, ma intercorre nei rapporti tra *mercator* e armatore e corrisponde, in effetti, ad un assetto negoziale del tutto differente dal primo modello: si ha infatti che il trasportatore concede al proprietario delle merci l'utilizzo della nave e dell'equipaggio per un determinato di tempo convenuto tra le parti. Si tratta della tipologia di contratto nautico che, nel *Common law*, assume il nome di *time charter*. Ad esso può essere ricondotta anche, per i motivi già visti, la *locatio conductio locorum in nave*, in base all'*id quod actum est* delle parti.

Il terzo paradigma[339] è talora indicato come *locatio conductio navis*, ma facendo sempre anche ad uno specifico trasporto che deve essere effettuato, talaltra come *locatio mercium vehendarum*. La prima denominazione pone l'accento sulla concessione, da parte del *nauta*, dell'uso della nave e del suo equipaggio; la specificazione del viaggio da compiersi e la seconda enfatizzano la circostanza per cui tale godimento è attribuito al *dominus mercium* non in relazione a un determinato arco temporale, ma in vista di uno o più specifici viaggi. Ne deriva che l'attività del comandante e dell'equipaggio non si esaurisce nella semplice messa a disposizione di un determinato numero di giornate lavorative (*operae*), ma si configura come una prestazione professionale coordinata e organica, unitariamente concepita (*opus*). Questa forma di *locatio operis*, tuttavia, non implica un'estensione dell'obbligazione incombente sul trasportatore sino a comprendervi la consegna a destinazione delle merci. Essa si avvicina al moderno 'contratto di noleggio a viaggio' (*voyage charter*). E può anch'esso essere impiegato, come si è visto, per inquadrare la *locatio conductio locorum in nave*[340].

Il quarto[341] assume sempre il *nomen* di *locatio mercium vehendarum*. In esso, l'armatore assume su di sé l'obbligo di condurre a destinazione i beni affidatigli, agendo però in completa autonomia circa il trasporto, al punto da non essere tenuto ad assicurare al *dominus mercium* l'utilizzo di una determinata imbarcazione in particolare. Esso viene modernamente chiamato 'contratto di trasporto'.

---

338 Che pare ricorrere, ad esempio in Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1 (con riferimento alla fattispecie della *navis conducta 'per aversionem'*: cfr. *supra*).

339 Cui appaiono riconducibili, come si è visto, Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr. (in riferimento all'ipotesi di calcolo della *vectura* sull'*impositum*); Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.1; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.13.1; Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.2 (in riferimento all'ipotesi di calcolo della *vectura* sull'*impositum*); Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1; Lab. 5 *post. a Iav. epit.* D. 19.2.60.8 (anche se riferito a una fattispecie di trasporto per via di terra). La maggioranza dei frammenti analizzati, dunque, appare inquadrabile, quanto al modello di *locatio condictio* nautica sotteso alla problematica giuridica affrontata, entro la cornice di questa tipologia contrattuale. Questo dato mi pare del resto coerente con le riflessioni che si sono condotte in merito all'ultima parte di Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr. (cfr. *infra*): nei casi dubbi, dovrà essere preferita l'interpretazione che vede il pagamento della mercede sugli *imposiiti*, in quanto più favorevole al *nauta*, senza dover immaginare, per disciplinarli, il ricorso alla 'locazione della nave' intesa come *locatio rei*, coerentemente con il dato per cui l'applicabilità di quest'ultimo doveva risultare in pratica assai circoscritta. Al tempo stesso, la rilevata preponderanza del modello di *voyage charter* su quello di *time charter* mi pare rendere conto dell'opinione tradizionale per cui la *locatio conductio operarum* (cui il *time charter* potrebbe essere, sia pure approssimativamente, assimilato) sia nel contesto marittimo una figura giuridica poco rilevante.

340 Cfr. *infra* le osservazioni svolte su questa figura negoziale.

341 Quello ricorrente nell'ipotesi di mercede calcolata sui beni deportati (come in Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr.), oltre che in alcune fattispecie incentrate sulla corresponsione anticipata del nolo (non riferito agli *imposiiti*), come quella cui si riferisce Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6. A tale modello pare peraltro riferibile anche Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.7

Come in parte si è già anticipato[342], questi quattro modelli delineano una parabola via via decrescente dei poteri di controllo e gestione della navigazione da parte del soggetto interessato al trasporto marittimo. Ne consegue che la scelta di quello tra essi cui attingere nel caso concreto deriva da molteplici fattori, quali ad esempio[343]: la struttura imprenditoriale delle parti; la natura, fungibile o meno, dei beni oggetto del trasporto; l'interesse del soggetto in parola ad avere un maggiore o minore potere di direzione.

Nel primo, infatti, viene garantita al conduttore una libertà gestoria pressocché assoluta, ma questi deve occuparsi dell'arruolamento dell'equipaggio ed è inoltre tenuto a corrispondere la mercede indipendentemente dall'impiego effettivo della nave.

Nel secondo, è assicurata una minore libertà di gestione, dal momento che le scelte tecniche della navigazione[344] sono di competenza dell'*exercitor* o dei suoi subordinati, pur residuando in capo al *dominus mercium* la titolarità della gestione commerciale dell'imbarcazione, potendo egli decidere liberamente del suo utilizzo per il tempo concessogli.

Nel terzo, tale libertà è ulteriormente diminuita, perché la nave e l'equipaggio gli sono assegnati solo per viaggi determinati.

Nel quarto, infine, essa è del tutto assente, dal momento che le merci sono affidate all'*exercitor*, che si impegna a riconsegnarle a destinazione sotto la propria responsabilità con qualsiasi mezzo, restando pertanto ininfluenti le concrete modalità del trasporto prescelte, purché idonee allo scopo.

Al tempo stesso, questi diversi paradigmi si legano a differenti regimi di allocazione del rischio tecnicamente inteso tra le parti[345].

Per quanto riguarda i primi due modelli, essi dovevano sostanzialmente coincidere con quelli elaborati nell'ambito della cd. 'polarizzazione' serviana[346]: il locatore avrebbe sopportato i rischi che rendevano impossibile od ostacolavano notevolmente la sua prestazione, mentre il conduttore quelli che non avevano su di essa un impatto significativo. Anche se nelle fonti in nostro possesso non appaiono contemplati espliciti esempi in questo senso, è del tutto verosimile che una prestazione parziale, dell'*uti frui* della nave e/o delle *operae* dell'equipaggio, avrebbe determinato una riduzione proporzionale della mercede, come si venne affermando proprio rispetto alle altre forme di *locatio conductio* governate, quanto

342 Cfr. però anche, per queste riflessioni di chiusura, R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 561 ss.
343 Così anche R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 561.
344 Ossia quelle attinenti ad aspetti quali: le rotte, la stagione, le condizioni meteorologiche (sinteticamente, cfr. R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 561).
345 Cfr. le riflessioni già condotte oltre a R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 562.
346 Elaborata in principio nell'ambito della locazione di fondi, ma poi via via estesa dai *prudentes* anche alle altre locazioni di *res* e di *operae*: cfr. *infra*.

all'allocazione dei *pericula*, dalla medesima impostazione di Servio[347]. Corrispondentemente, è probabile che un aumento dell'onerosità della prestazione di una parte comportasse, come attestato in altri contesti a partire dal Principato, un proporzionale incremento della prestazione dell'altro contraente.

Per quanto riguarda gli ultimi due modelli, i principi assimilati dalla scienza giuridica romana, a partire dalle prassi negoziali invalse nei commerci mediterranei, comportano una semplificazione e, al tempo stesso, un irrigidimento della disciplina di allocazione dei rischi.

Al contempo, ciò si lega al medesimo criterio di distinzione tra di essi adottato dai *prudentes*, discendente, come si è visto, dalle modalità di calcolo della *vectura*. Più in dettaglio, ove essa sia corrisposta con riferimento ai beni caricati (*impositi*), si ricadrà nel terzo modello, e il *periculum* sarà posto a carico del *dominus mercium*; ove, invece, la dazione della mercede avvenga con riguardo ai beni giunti a destinazione (*deportati*), si ricadrà nel quarto, il quale prevede la sopportazione dei rischi in capo allo stesso trasportatore. Tale effetto si spiega, come già illustrato, in ragione di una differente configurazione del contenuto dell'obbligazione incombente sul *nauta* nell'una e nell'altra fattispecie: circoscritto alle operazioni di carico e, dunque, slegato dall'esito della navigazione[348] oppure, nel secondo caso, esteso sino a ricomprendere il buon esito dell'operazione, ossia lo scarico delle merci salve nel porto di arrivo.

Tendenzialmente, infine, la mercede sarà nel primo caso corrisposta in anticipo, ossia prima della partenza; tuttavia, come si è visto dall'analisi di D. 19.2.15.6, non vi è una corrispondenza biunivoca tra pagamento anticipato e ricorrenza del terzo modello.

Al di là di questo aspetto, alla luce delle considerazioni svolte, è emerso come, rispetto agli ultimi due schemi negoziali, la ripartizione dei rischi, non meno che la stessa sussunzione delle fattispecie concrete nell'uno o l'altro assetto, appare governata primariamente dall'*id quod actum est* in merito alle modalità di computo del nolo, che paiono pertanto 'assorbire' ogni diverso criterio in merito, a cominciare dalla contrapposizione serviana.

Che, però, anche nella terza e nella quarta tipologia di *locatio conductio* marittima, questa logica di fondo non sia in definitiva totalmente obliterata[349] è dimostrato dai casi in cui si prospetta un aumento imprevedibile della prestazione incombente sul trasportatore: in tale evenienza, come dimostrato dall'analisi di Lab. 5 *post. a Iav. epit.* D. 19.2.60.8 e Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.7, la *vectura* deve essere adattata alle circostanze, non diversamente da quanto accadeva nella *locatio* cd. *rei*.

[347] V. le riflessioni sviluppate *sub infra* in merito alla rimessione parziale della mercede.
[348] Ciò significa, secondo l'interpretazione accolta nel presente lavoro, che, anche laddove la navigazione risultasse di fatto impedita, la mercede sarebbe ugualmente dovuta: cfr. Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1.
[349] R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 562.

Infine, come si è visto soprattutto muovendo dall'analisi di Pap. 8 *quaest.* D. 19.5.1.1[350], l'identificazione del modello di *locatio conductio* concretamente voluto e posto in essere dalle parti, necessaria ai fini della tutela processuale del rapporto, non doveva apparire in concreto un'operazione semplice nella totalità dei casi. A fronte di situazioni di questo genere, la soluzione individuata dai *prudentes* a partire da Labeone è quella di fare ricorso ad *actiones civiles in factum*, probabilmente decretali (perlomeno al tempo in cui il giureconsulto augusteo scrive), ma costruite come *agere praescriptis verbis*.

Questo intervento della giurisprudenza, accordando di fatto tutela alla parte interessata indipendentemente, all'occorrenza, dalla sua qualificazione formale quale *locator* oppure *conductor*, mi pare accrescere ulteriormente, in definitiva, il ruolo dell'autonomia privata in ambito marittimo.

[350] Cfr. *supra*. Ma anche rispetto a Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1, secondo l'interpretazione accolta nel presente scritto, appare in definitiva dibattuta tra le parti la fisionomia specifica del contratto di locazione vigente nei loro rapporti (e anche qui, inoltre, l'opzione pare essere, come nella lettura di Pap. 8 *quaest.* D. 19.5.1.1 che si è data, tra cd. *time charter* e *voyage charter*).

CAPITOLO II

La clausola 'publico periculo' nel trasporto marittimo di 'species annonariae' e l'attività dei 'corpora naviculariorum'.

1. Introduzione.

Rilevante, oltre che sul piano delle relazioni contrattuali tra privati, anche nella dimensione giuspubblicistica, come già osservato nel corso dell'indagine, il trasporto marittimo di beni inquadrabile come *locatio conductio*[351] costituisce un tassello fondamentale, in particolar modo, nell'organizzazione complessiva del fenomeno annonario[352].

---

351 Per ulteriori approfondimenti, cfr. *infra*.

352 In merito alla *cura annonae*, dalle sue origini sino all'età postclassica, cfr., senza pretesa di esaustività: A. PALMA, *Le 'curae' pubbliche. Studi sulle strutture amministrative romane*, Napoli, 1980, *passim* e P. GARNSEY, *Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World. Responses to Risk and Crisis*, Cambridge, 1988, *passim* (per una prospettiva di ampio inquadramento del tema); A. CERATI, *Caractère annonaire et assiette de l'impot foncier au Bas-Empire*, Paris, 1975, *passim*; H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture de l'annone. Service administratif impérial d'Auguste à Constantin*, Roma, 1976, *passim*; L. CASSON, *The Role of the State in Rome's Grain Trade*, Ann Arbor, 1980, *passim*; G.E. RICKMAN, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980, *passim*; E. LO CASCIO, *L'organizzazione annonaria*, in *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, a cura di S. Settis, Milano, 1990, *passim*; M. RAVIZZA, *Sui poteri giurisdizionali del 'praefectus annonae' in età del principato*, in *Jus-Online*, III, 2020, *passim*; M.L. BICCARI, *L'approvigionamento granario di Roma in età tardoimperiale: il ruolo del 'praefectus annonae'*, in *Studi urb.*, LXXI, 2020, *passim*; EAD., *Food and the Meat Supply Chain in Ancient Rome*, in *Towards Safe Food. Rights, Rules, Values in the Meat Value Chain*, edited by P. Campanella, Napoli, 2024, *passim*. In materia, noto è anzitutto che l'istituzione dell'*officium annonae* avvenne, agli inizi del II sec. d.C., sotto Augusto, mentre in precedenza già Cesare, dal canto suo, aveva avvertito la necessità, intorno al 44 a.C., di incaricare due magistrati, gli *aediles ceriales*, di occuparsi stabilmente degli approvvigionamenti dell'*Urbs*. All'epoca di tale provvedimento, peraltro, si erano già registrati nella storia, più o meno recente, di Roma sporadici episodi in cui era stato demandato a singoli personaggi, mediante la nomina a *praefectus* o *curator*, di rimediare a situazioni di temporanee difficoltà dei rifornimenti (si ricorda in questo senso, a tacer d'altro, che lo stesso Pomponio era divenuto *curator* nel 57 a.C., per un periodo di cinque anni, con lo scopo di provvedere all'acquisto di grano dai territori d'oltremare: cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie contro il rischio della navigazione, nel regime dei trasporti pubblici in età imperiale* [tesi di dottorato], 5 nt. 12, con letteratura e fonti ivi citate). Ma, prima della misura cesariana citata, l'organizzazione dei rifornimenti annonari era in generale affidata in via diretta agli edili, con prerogative pertinenti per lo più alla 'supervisione' dei mercati, che si affiancavano a quelle dei medesimi magistrati relative alla *cura ludorum solemnium*, come testimoniatoci da Cicerone (cfr. Cic. *leg.* 3.7 [52 a.C.]: *Suntoque aediles curatores urbis annonae ludorumque sollemnium, ad honoris amplioris gradum is primus ascensus esto. Censoris populi aevitates suboles familias pecuniasque censento, urbis templa vias aquas aerarium vectigalia tuento, populique partis in tribus discribunto, exin pecunias aevitatis ordinis partiunto, equitum peditumque prolem discribunto, caelibes esse prohibento, mores populi regunto, probrum in senatu ne relinquonto. Bini sunto, magistratum quinquennium habento eaque potestas semper esto, reliqui magistratus annui sunto*. Sul passo, cfr. principalmente G.E. RICKMAN, *The Corn Supply*, cit., 34 ss. e A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 12 nt. 7). Le innovazioni di età augustea in materia, dunque, avvennero gradualmente: anzitutto, nel 22 a.C. il primo *princeps senatus* assunse su di sé medesimo la *cura annonae*, creando due amministrazioni differenti per il vettovagliamento e per la distribuzione delle derrate (quelle che erano state le competenze appunto degli *aediles ceriales*). Più esattamente, in questa iniziale fase iniziale di riforme, Augusto incaricò due antichi pretori (ai quali, nel 18 a.C., se ne aggiunsero altri due) di occuparsi unicamente della distribuzione del frumento, mentre la *cura annonae* rimase nelle mani degli edili; vennero creati così i *praefecti frumenti dandi*. Ma questo assetto provvisorio fu presto superato. Tra il 6 o l'8 ed il 14 d.C., infatti, il sovrano sottrasse la *cura annonae* agli edili e la affidò a un altro prefetto, appositamente creato e posto a vertice dell'*officium annonae*: il *praefectus annonae*. Questa figura, che pare rivestisse veste non magistratuale, ma di mero delegato del principe, dal cui *imperium* traeva i propri poteri (come parrebbe confermato dalla circostanza per cui proprio all'imperatore doveva essere proposta impugnazione contro le decisioni emesse in prime cure dal prefetto: sul punto, cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 9 e ntt. 29, 30 e 31, con fonti ivi citate) aveva il compito di controllare sul mercato di Roma i prezzi dei prodotti agricoli principali, soprattutto frumento e olio (in argomento, cfr. *ex aliis* G.F. OEHLER, s.v. *Annona*, in *RE*, I, 1894, col. 2318; G. CARDINALI, *'Frumentatio'*, in *DE*, III, 1904, 240 s.; H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 21 ss.; G.E. RICKMAN, *The Corn Supply*, cit., 186 ss.; E. LO CASCIO, *L'organizzazione annonaria*, cit., 240; J. REMESAL RODRÍGUEZ, *Politica e regimi alimentari nel Principato di Augusto: il ruolo dello stato nella dieta di Roma e dell'esercito*, in *Demografia, sistemi agrari, regimi alimentari nel mondo antico. Atti del Convegno*

internazionale di Studi [Parma, 17-19 ottobre 1997], Bari, 1999, 249; E. HÖBENREICH, *'Annona'*, cit., 35 ss.; C. VIRLOUVET, *L'approvvigionamento di Roma imperiale: una sfida quotidiana, in Roma imperiale. Una metropoli antica*, a cura di E. Lo Cascio, Roma, 2000, 114 s.). Più in dettaglio, i suoi compiti andavano dalla percezione delle tasse in natura, al trasporto delle merci annonarie, dalla soprintendenza all'immagazzinamento negli *horrea* (di Ostia, Portus Uterque, Puteoli e Roma), alla gestione del *fiscus frumentarius* (che, dopo Aureliano, assumerà la denominazione di *arca frumentaria*: al riguardo, cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 551 ss.; H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 81 ss.; L. CRACCO RUGGINI, *L'annona di Roma nell'età imperiale*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio, i materiali di Roma e del suburbio*, a cura di S. Settis, Roma, 1985, 228). A tali competenze bisogna aggiungere, soprattutto, oltre alla regolamentazione del commercio privato (come emerge, a tacer d'altro, da Ulp. 28 *ad ed.* D. 14.1.1.18, dedicato all'esperibilità dell'*actio exercitoria*; nonché che da ulteriori passi tra cui Paul. 1 *decr.* D. 14.5.8), nell'ambito della quale entrava in contatto con i *negotiatores* provinciali, l'organizzazione della spedizione attraverso l'opera dei *navicularii*, con cui venivano conclusi i contratti di trasporto, nonché la giurisdizione sugli eventuali illeciti commessi da quest'ulitmi (in questo senso, risulta significativa la testimonianza riversata in Marcian. 1 *de pub. iudic.* D. 48.2.13: *Mulierem propter publicam utilitatem ad annonam pertinentem audiri a praefecto annonae deferentem divus severus et antoninus rescripserunt. famosi quoque accusantes sine ulla dubitatione admittuntur. milites quoque, qui causas alienas deferre non possunt, qui pro pace excubant, vel magis ad hanc accusationem admittendi sunt. servi quoque deferentes audiuntur.* Ivi, viene citato un rescritto di Settimio Severo e Carcalla [o forse di Marco Aurelio e Lucio Vero: D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 18] il quale autorizza le donne a sporgere denuncia al *praefectus annonae* per questioni insorte in affari in cui fosse involta l'annona stessa: sul punto cfr. H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 270 ss., nonché *infra*). Nel medesimo tempo, i compiti di distribuzione veri e propri erano affidati a una diversa categoria di funzionari, i *praefecti frumenti dandi*. Questo assetto complessivo trova conforto nella testimonianza pure di alcune fonti letterarie (cfr. Dio. 52.24.6; Sen. *De brev. vitae* 18.3, su cui v. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 8 e ntt. 26 e 27). Sembra, comunque, che i compiti del prefetto dell'annona variassero parzialmente a seconda dell'origine e della proprietà delle *species* (sulla natura composita del sistema di approvvigionamento, cfr. *infra*): con la graduale acquisizione di porzioni sempre più ampie di territorio provinciale e di numerosi *horrea* sotto il controllo imperiale (sul punto, cfr. M. ROSTOVTZEV, *The Social and Economic History of the Roman Empire*, Oxford, 1926, 101 ss.), soprattutto a partire dal regno di Nerone (cfr. Plin. *nat. hist.* 18.35), uno dei compiti fondamentali del sistema annonario sarebbe stato quello di organizzare in modo capillare il trasporto e di verificare la corrispondenza tra le quantità prodotte e quelle importate (sulle modalità con cui questo avveniva, mi rimetto al contributo, relativo all'area di Puteoli ma con risultati raggiunti che mi paiono di generale validità, di G. CAMODECA, *Puteoli porto annonario e il commercio del grano in età imperiale*, in *Le ravitaillement en blé de Rome et des centres urbaines des début de la République jusqu'au Haut Empire [Actes du Coll. Intern. Éc. Franç. de Rome-Centre J. Bérard, 14-16 feb. 1991]*, Roma - Napoli, 1994, *passim*). D'altro canto, è noto come il *praefectus annonae*, già a partire dal III sec. d.C., abbia subito via via l'erosione delle proprie prerogative a vantaggio del *praefectus urbi* e di quello del pretorio (in merito, cfr. A. CHASTAGNOL, *La préfecture urbaine à Rome sous le Bas-Empire*, Paris, 1960, 302 ss.; L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 552 ss.). In questo mutato contesto, al primo paiono oramai demandati meri compiti di verifica del trasporto e distribuzione di grano e olio, mentre le sue precedenti mansioni, inerenti alla percezione delle imposte provinciali, erano ora in capo agli altri due funzionari (soprattutto, al prefetto del pretorio, in una con i governatori provinciali); di talché, è evidente come le funzioni del prefetto dell'annona iniziassero ora soltanto nel momento in cui le derrate raggiungevano il porto della capitale (cfr. A. CHASTAGNOL, *La préfecture urbaine*, cit., 302). Il Teodosiano mostra, peraltro, come le attribuzioni dell'uno e dell'altro dei burocrati più recentemente posti all'apice del sistema degli approvvigionamenti pubblici non fossero sempre ben delineate tra loro (sul punto, cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 12 e, soprattutto, nt. 48, con ampio *excurus* della letteratura sull'argomento; nonché *infra*). Al netto di questi sviluppi, è comunque possibile riscontrare la presenza del prefetto dell'annona, ancora nel IV se. d.C., sia in Africa sia in Alessandria: il primo, benché sottoposto all'autorità del prefetto del pretorio d'Italia, si occupava dell'organizzazione del trasporto annonario da Cartagine a Roma (cfr. CTh. 11.30.4, su cui H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 58 nt. 73); il secondo aveva grossomodo la stessa mansione ma alle dipendenze del prefetto del pretorio d'Oriente (come emerge da CTh. 12.6.3 del 349 d.C.). Sotto altro versante, era comunque distinta, in termini generali, l'annona civile da quella militare e, in secondo luogo, quella civile di Roma (o delle altre capitali dell'Impero) da quella dei capoluoghi e delle città provinciali (cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 483 ss.; P. HERZ, *Studien*, cit., 222 ss.); quest'ultima subordinata, a quanto sembra, sia alla prima sia alle esigenze dell'esercito. Il presente contributo si concentra maggiormente sull'annona civile della capitale; per quanto riguarda l'approvvigionamento annonario delle città provinciali, mi permetto di rinviare per una visione d'insieme a J.M. CARRIÉ, *Les distributions alimentaires dans les cités de l'Empire romain tardif*, in *MEFRA*, LXXXVII, 1975, 995 ss.; nonché a P. HERZ, *Studien*, cit., 330 ss. Pare che quest'ultimo, ad ogni modo, fosse riservato alle municipalità (risultando l'approvvigionamento cittadino uno dei *munera curialia* tra i più rilevanti: cfr. Herm. 1 *epit.* D. 50.4.1.1; Ulp. 2 *op.* D. 50.4.3.12; Charis. *l. sing. de nun. civ.* D. 50.4.18.5), pur se non mancano attestazioni di intervento diretto dell'autorità centrale in questo senso (come, ad esempio, CTh. 14.26.2, riguardante il caso di Alessandria d'Egitto) anche se presumibilmente di carattere meramente episodico o, comunque, non strutturale e continuativo (così J.M. CARRIÉ, *Les distributions*, cit., *passim*).

Le distribuzioni pubbliche gratuite, o comunque a prezzi calmierati, di *species* annonarie[353] in favore della *plebs* urbana presente in Roma, nonché in ulteriori capitali[354] e capoluoghi, anche soltanto provinciali[355], dell'Impero avevano infatti per lo più ad oggetto prodotti (come il grano egizio e l'olio betico) destinati a viaggiare per mare prima di raggiungere, all'esito al contempo di un complesso *iter* burocratico-amministrativo[356], il luogo di erogazione finale.

---

353 Sin dall'età dei Gracchi, la *cura annonae* risultò infatti inscindibilmente legata alla pratica delle *frumentationes* (sul punto, cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 5 s.) in favore dei *cives* romani, provenienti per lo più dalle fila della plebe (aspetto, quest'ultimo, che accentua l'importanza politica del fenomeno: in argomento, cfr. P. VEYNE, *Il pane e il circo. Sociologia storica e pluralismo politico*, Bologna, 1984, 453; il già citato D. VERA, *Fisco, annona e commercio nel Mediterraneo tardoantico*, cit., *passim* per uno studio sulle dimensioni quantitative del medesimo; C. SORACI, *Dalle 'frumentationes' alle distribuzioni di pane. Riflessioni su una riforma di Aureliano*, in *Quaderni Catenesi di studi antichi e medievali*, IV-V, 2005-2006, 354 s., per una ricostruzione delle condizioni richieste per accedere alle frumentazioni). Per quanto riguarda l'annona civile di Roma, che può essere grossomodo presa ad esempio anche per quanto riguarda quella di Costantinopoli e di altri centri (cfr. nt. seguente), le *species* ricomprendevano dunque, anzitutto, grano e olio (regolarmente distribuito a partire d Settimio Severo: cfr. HA *Sev.* 23.2) cui si aggiunsero, nel corso dell'età imperiale e in misura largamente minore, anche il vino (le cui distribuzioni annonarie paiono essere divenute regolari a partire da Aureliano, secondo la testimonianza della *Historia Augusta* [HA *Aur.* 48], ma che non coinvolgevano i *navicularii*: in merito, cfr. A. TCHERNIA, *Le vin de l'Italie romane. Essai d'histoire économique d'après les amphores*, in *BEFAR*, CCLXI, 1986, 28, tranne probabilmente quelli *maris Hadriatici*: L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 94), nonché poi, durante il Dominato, la carne di maiale (il cui approvvigionamento però avveniva, nel caso di Roma, anche in questo caso per via terrestre, provenendo questa per lo più da regioni italiche come il Sannio e la Lucania) e la legna necessaria al riscaldamento delle terme pubbliche, che invece deve presumibilmente essere stata condotta nella capitale per via d'acqua, come pare desumersi dal contesto di CTh. 14.2.1 (su quest'ultimo aspetto, cfr. anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 80). Inoltre, è noto come, a partire da Aureliano (cfr. *infra* nelle note), alla distribuzione di frumento si sostituì direttamente quella del pane, ad opera delle corporazioni di *pistores* (in argomento, cfr. A. VISCONTI, *Il 'collegium pistorum' nelle fonti giuridiche romane e medievali*, in *RIL*, LXIV, 1931, 517 ss.; ID., *Sul 'collegium pistorum' o sulla politica annonaria del Basso Impero. Note critiche a proposito di recenti studi*, in *RIL*, LXVIII, 1935, 743 ss., per una prima ricognizione delle fonti e della letteratura più risalente; più recentemente, S. GALEOTTI, *«Pistorii muneris societas»: note a margine di CTh. 13.5.2*, in *TSDP*, XIV, 2021, *passim*, con ulteriori fonti e letteratura ivi citate).

354 Come Costantinopoli e Ravenna.

355 Ma si tratta pur sempre di 'megalopoli' densamente popolate del mondo antico quali, ad esempio, Alessandria d'Egitto (sulla vicenda dei *navicularii* alessandrini, cfr. per una rapida cognizione L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 478 ss.).

356 Sul punto, mi rimetto alla ricostruzione, *ex multis*, proposta da G.E. RICKMAN, *Problems of transport and storage of goods for distribution: «les traces oubliées»*, in *La mémoire perdue. Recherches sur l'administration romaine. Actes des tables rondes de Rome (Rome, mai 1994 - mai 1995)*, Roma, 1998, 317 ss. nonché a quella di A.J.B. SIRKS, *Archives Used with or by 'corpora', Working for the 'Annona' of Rome and Constantinople*, in *La mémoire perdue*, cit., 325 ss. e, in relazione alla parte finale di detto *iter*, a L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 525 e ss. (con letteratura e fonti ivi citate circa il problema delle *relatoriae* ricevute dai *navicularii* una volta che essi avevano adempiuto alla *functio*). Si trattava, ad ogni modo, di un processo che coinvolgeva anche i battellieri fluviali, a propria volta costituiti in propri *corpora*, per ciò che concerneva sia il trasporto delle derrate dai luoghi di produzione interni al porto (marittimo e fluviale al contempo) in cui queste venivano imbarcate (si pensi al caso dell'approvvigionamento di grano proveniente dall'Egitto: A.J.B. SIRKS, *Archives Used with or by 'corpora'*, cit., *passim*) alla volta della capitale sia quello delle medesime una volta giunte nel porto di destinazione (Ostia e Portus, che soppiantarono l'importanza goduta in una prima fase da Puteoli: sui porti dell'Urbe utilizzati per il trasporto annonario, mi permetto di rinviare a L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 107 ss. con letteratura e fonti ivi citate), per approdare in definitiva, via fiume, nel cuore dell'*Urbs* (sui battellieri fluviali, suddivisi in categorie diverse a delle tipologie di imbarcazioni utilizzate, cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 128 ss., 144 ss.). Nell'ambito della presente ricerca, l'attenzione è rivolta in particolare ai *corpora* costituiti da *navicularii* marittimi. Sotto altro aspetto, va tenuto in conto che la provenienza dei rifornimenti annonari era varia, trattandosi di: tributi corrisposti in natura dai provinciali (cd. *frumenta fiscalia*, corrisposto in parte in denaro e in parte in natura e chiamato, per i primi tre secoli dell'Impero, *tributum*, *stipendium* o *vectigal*: cfr. G. CARDINALI, *'Frumentatio'*, cit., 294 ss.; F. GRELLE, *'Stipendium vel tributum'. L'imposizione fondiaria nelle dottrine giuridiche nel*
II e III s.i., Napoli, 1963, *passim*; H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 177, 180), rendite dei terreni del demanio e derrate requisite o acquisite dallo stesso principe (sul punto, cfr. P. BALDACCI, *'Negotiatores'*, cit., 278; H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 174 ss. nonché, per ulteriore approfondimento, D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 10 s. con letteratura e fonti ivi citate), prelievi straordinari (per tutti cfr. H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 185), rendite dei latifondi imperiali, collocati per lo più in Egitto, Africa e, pur se in minor misura, Betica (D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 11 e nt. 2). Per concludere, va sottolineato sin d'ora come tale *iter* si intersechi al contempo con una vera e propria 'filiera delle responsabilità' incombenti, a vario titolo, su tutti i vari soggetti implicati nella catena degli approvvigionamenti (sul punto, cfr. *infra*).

In questo scenario, assumono un peso rilevante le associazioni professionali di armatori cui, a partire dall'inizio dell'età imperiale[357], appare demandato, sulla base di rapporti contrattuali intrapresi con

[357] Mentre, per quanto riguarda il periodo precedente, l'amministrazione pubblica annonaria pare essersi rivolta, anche per quanto concerne il servizio di trasporto marittimo, ai *publicani*, cui già faceva capo la riscossione delle derrate, investiti di tale *munus* mediante appalto pubblico (coerentemente con quanto emerge dalla stessa definizione di '*publinanus*' tramandataci da Gaio e Ulpiano: cfr. Ulp. 55 *ad ed.* D. 39.4.1.1; Ulp. 38 *ad ed.* D. 39.4.12.3; Gai. 13 *ad ed. prov.* D. 39.4.13 pr.-1; Gai. 3 *ad ed. prov.* D. 50.16.16; colui il quale, letteralmente, 'trae vantaggio dal pubblico', in quanto affidatario, a titolo oneroso e all'esito di una procedura di 'gara' pubblica, di un servizio di interesse generale). Più esattamente, sarebbero stati questi ultimi ad effettuare direttamente il servizio in discorso, ove muniti in proprio di idonee imbarcazioni, o lo avrebbero essi stessi delegato ai *navicularii,* intesi meramente quali armatori privati non ancora associati tra loro in *collegia* o *corpora*. Sul punto cfr. *ex aliis* L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 106, 242 s., 373; M.R. CIMMA, *Ricerche*, cit., 154 ss. In merito alle clausole che delineano la configurazione complessiva del trasporto annonario relativo all'allocazione del *periculum*, sulla base delle testimonianze in nostro possesso risalenti già alla seconda metà del III sec. a.C., cfr. *infra*. L'avvicendamento tra l'una e l'altra categoria di trasportatori privati nella gestione del servizio, non irrilevante pure sul piano della sua specifica fisionomia giuridica (apparendo abbandonato, in questo settore, il ricorso agli appalti pubblici in favore di un sistema di contrattazione diretta con i singoli *navicularii*, o forse più tardi con i rispettivi *corpora* unitariamente intesi, una volta che furono questi ultimi ad assumerlo) deve essere stata, oltreché graduale, presumibilmente non del tutto lineare. Le testimonianze più rilevanti, in merito, provengono dal materiale anforario concernente il trasporto di olio betico, che lo attestano, ad ogni modo, all'età dei Severi: cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 208 ss. (con letteratura e fonti ivi citate). E suggeriscono l'idea che il trasporto annonario sia stato affidato, nell'ordine, a: *publicani* (dall'età repubblicana sino agli inizi del III sec. d.C.), *mercatores* o *negoriatores* privati (che, come i primi, si sarebbero occupati tanto della riscossione e del controllo fiscale quanto del trasporto delle derrate) e infine, per la prima volta per effetto di una riforma di Settimio Severo, direttamente ai *navicularii* (che si occupavano, senza più intermediazioni con i pubblici apparati, del solo trasporto, mentre gli altri aspetti relativi alla riscossione fiscale delle derrate rimanevano affidati ai funzionari imperiali di volta in volta competenti). Quest'ultimo sistema, introdotto forse in origine per ridurre la spesa pubblica, andò quindi consolidandosi, dopo una prima battuta d'arresto che si registra, a parte Caracalla, sotto agli altri Severi, a partire dalla metà circa del III sec. d.C. in poi (cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 214 nonché *infra*). In merito alle tre figure di trasportatori evocate, dunque, le iscrizioni betiche in parola, in una con alcune testimonianze epigrafiche efesine dei primi anni del II sec. d.C. (per le quali mi rimetto a M.R. CIMMA, *Ricerche*, cit., 9 ss.) attestano ancora l'esistenza, sino agli inizi dell'età severiana, dei *publicani*, pur se, nel corso del Principato, le fonti lasciano trasparire appunto anche il progressivo abbandono dell'impiego di tale figura, venendo affidati i servizi di pubblica utilità ad altri professionisti. Aprendo quindi una breve parentesi terminologica sui sostantivi '*navicularius*', '*mercator*' e '*negotiator*', pare che questi ultimi abbiano parzialmente mutato il loro significato nel passaggio dall'età repubblicana a quella imperiale. Nella prima, la distinzione tra di essi appare alquanto netta, come si evince dalla circostanza per cui l'Arpinate faccia ricorso, al riguardo, alla congiunzione disgiuntiva: '*navicularius aut mercator*' (cfr. Cic. *Manil.* 11, nonché, in argomento, D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 39 ss.). Pare infatti che il *negotiator* sia un grande commerciante in grado di svolgere al contempo anche l'attività armatoriale o di essere un proprietario terriero, mentre il *mercator* corrisponde a un mercante di stazza inferiore, occupato nel commercio al dettaglio (cfr. P. BALDACCI, *'Negotiatores'*, cit., 273 ss.; L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 225 ss. con ulteriori fonti e letteratura ivi citate). Ciò risulta confermato, del resto, pure sul piano etimologico, ricomprendendo in sé il *negotium* anche la *mercatura* (P. BALDACCI, *'Negotiatores'*, cit., 273 ss). Non solo. Va anche osservato, infatti, che la *mercatura* non risulta mai associata nelle fonti a personaggi di rango elevato, mentre numerosi sono i casi attestati di facoltosi rappresentanti del ceto equestre dediti alla professione di *negotiatoers* (come opportunamente osservato da C. NICOLET, *L'ordre équestre à l'époque républicaine*, Paris, 1974, 358 ss.). Se ne ricava, in sintesi, che a tracciare la distinzione tra le due categorie di commercianti non sia dunque, per l'inizio del Principato, tanto una diversità di funzioni, quanto piuttosto meramente la mole degli affari gestiti. Forse in relazione all'incremento delle attività commerciali che si registra intorno alla metà del I sec. d.C., inoltre, le due espressioni inizieranno a confondersi e a venire in uso anche per indicare i *navicularii* (P. BALDACCI, *'Negotiatores'*, cit., 276). Tale uso promiscuo dei termini in commento appare testimoniato sia a livello epigrafico (*ex multis*, cfr. *CIL* VI 1625b e *CIL* VI 1620, sui quali mi rimetto per brevità a D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 40 nt. 118) sia nella legislazione imperiale poi confluiti nei Codici Teodosiano e Giustinianeo, ove i *domini navium* vengono denominati al contempo*: navicularii*, *naucleri*, *negotiatores* e *mercatores* (al riguardo, cfr. CTh. 14.15.2, nonché *infra*). Alla luce di queste considerazioni, pare conveniente dunque ascrivere al termine navicularius, parallelamente a quanto individuato da J. VÉLISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs*, cit., 48 ss. per il corrispettivo greco ναυκλήρος, cioè una varietà di significati che variano in relazione al diverso contesto geografico e cronologico. Così, sarà possibile riscontrare: il *navicularius-nauta-mercator* che si occupa solo del trasporto o del piccolo scambio, accompagnando personalmente il carico; il *navicularius-negotiator*, che commercia in grandi quantità essendo al tempo stesso proprietario di numerose navi; infine, i '*naviculaires honoraire*' (come li definisce J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 245), che partecipano all'impresa solo attraverso l'investimento di ingenti capitali. Si osserva, peraltro, che a cavaliere tra II e III sec. d.C., pur assolvendo in pratica alle medesime funzioni, le categorie dei *navicularii* e dei *negotiatores* saranno considerate in termini diversi, apparendo i primi deputati in prevalenza al trasporto e i secondi, invece, investiti del commercio delle derrate annonarie (cfr. Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.3 nonché D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 40).

gli uffici dell'amministrazione imperiale[358], il servizio di trasporto marittimo di questi beni per conto dell'annona pubblica, denominate nelle fonti per più come *corpora navicolariorum* e dislocate, su base territoriale[359], nei maggiori centri portuali del bacino del Mediterraneo romano.

Esse, a partire dagli Anni Ottanta e Novanta del secolo scorso e, segnatamente, da due fondamentali contributi[360], costituiscono il tema di un rinnovato, dopo i lavori più risalenti apparsi sul tema[361], costante 'filone' di interesse all'interno della dottrina romanistica, in un perenne dialogo con gli studi di storia economica rivolti al mondo antico[362].

Sotto questo profilo, le prospettive di indagine dischiuse dal tentativo di inquadrare *sub specie iuris* i predetti *corpora* e la loro attività, in ordine tanto ai moduli organizzativi interni quanto all'operatività verso l'esterno, sono molteplici, come testimoniato dai differenti quesiti – per lo più di non agevole risoluzione – elencati, senza pretesa di esaustività, nelle righe che seguono.

Appaiono, infatti, incerti anzitutto: il momento storico cui ancorarne l'origine dei *corpora*; se la loro nascita sia da riconnettere ad un primigenio atto di autonomia privata anziché ad una diretta

---

358 Sotto forma di accordi negoziali intrapresi dapprima con il singolo armatore-*navicularius* e, dall'età dei Severi in poi, con le varie associazioni professionali attive nel servizio globalmente considerate: sul punto, cfr. *infra*.

359 Tale circostanza fa sì che le attribuzioni, l'organizzazione interna, la struttura esterna e altri aspetti della disciplina dei *corpora navicolariorum* risentissero, parzialmente, anche di alcune peculiarità 'regionali'. Al netto di ulteriori evidenze (come quelle di carattere archeologico concernenti l'approvvigionamento oleario a partire dalla penisola iberica: cfr. *ex aliis* W. BROEKAERT, *Roman Economic Policies*, cit., *passim*; Á. GÓMEZ - I. CASAL, *Aspectos jurídicos*, cit., *passim*), una preziosa testimonianza, in argomento, è quella fornita dalle iscrizioni conservate nel cd. Piazzale delle corporazioni di Ostia antica, ove erano raggruppati gli uffici di *navicularii* provenienti da diverse regioni dell'impero: Gallia, Sardegna, Egitto, Africa (ma secondo G.W. HOUSTON, *The Administration of Italian Seaports during the first three Centuries of the Roman Empire*, in *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History*, edited by J.H. D'Arms and C. Kopf, Ann Arbor, 1980, 145, in origine vi dovevano avere in realtà rappresentanza anche tutte le altre province interessate dalla presenza di questa categoria di associazioni professionali). Per una panoramica generale, mi permetto di rinviare, per tutti, a L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 391 ss. (con letteratura e fonti ivi citate), ove è affrontata anche la complessa tematica dei *corpora* di *navicularii* aventi base in Italia.

360 Cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., *passim*; A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., *passim*. Ma cfr. anche P. HERZ, *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung: die Lebensmittelversorgung*, Stuttgart, 1988, *passim*.

361 Per una disamina della letteratura più risalente, cfr. *ex multis*: A. DE BOSSIEU, *Inscriptions antiques de Lyon*, Lyon, 1846-1854, *passim*; H. DRESSEL, *'Tituli picti in amphoris in monte Testaceo et in emporio repertis'*, in *CIL*, XV.2, 1899, 560 ss.; G. CARDINALI, *'Frumentatio'*, cit., 225 ss.; A. BAROT, *Les navicularies d'Arles à Beyrouth*, in *RA*, V, 1905, 262 ss.; G. CALZA, *Il piazzale delle corporazioni e la funzione commerciale di Ostia*, in *BCAR*, XLIII, 1915, 178 ss.; L. CANTARELLI, *I vini della Gallia Narbonese e le anfore vinarie del Monte Testaccio e del Castro Preorio*, in *BCAR*, XLIII, 1915, 279 ss.; V. BANDINI, *Appunti sulle corporazioni romane*, Milano, 1937, *passim*; F.M. DE ROBERTIS, *Il 'corpus naviculariorum' nella stratificazione sociale del basso Impero*, in *RDN*, III, 1937, 189 ss.; ID., *Il fenomeno associativo nel mondo romano; dai collegi della repubblica alle corporazioni del basso Impero*, Napoli, 1955, *passim*; ID., *Il tramonto delle corporazioni da Teodosio II a Giustiniano*, in *Orpheus*, II, 1955, 45 ss.; CH. COURTOSI, *Les politiques navales de l'Empire romain*, in *MEFR*, LVI, 1939, 17 ss.; J. CLAESSENS, *De corporatie der bakker de brooduitdeelingen en der verkoop van olie, in de hoofdsteden van her rijk Rome en Constantinopel tijdens de IV ceuw volgens dem 'Codex Theodosianus'* (thèse), Louvain, 1940, *passim*; G. BECATTI, *Scavi di Ostia. Mosaici e pavimenti marmorei*, Roma, 1961, *passim*.

362 Cfr. in particolare, tra i più recenti saggi in materia, quello di D. VERA, *Fisco, annona e commercio nel Mediterraneo tardoantico: destini incrociati o vite parallele?*, in *LRCW. Late Roman Coarse Wares and Amphorae in the Mediterranean Archaeology. Archaeology and Archaeometry. Comparison between western and eastern Mediterranean*, edited by S. Menchelli, S. Santoro, M. Pasquinucci, G. Guiducci, Oxford, 2010, *passim*, nonché ID., *Una carità razionale: provvedimenti di carestia e finanza pubblica nel Tardo Impero*, in *KOINΩNIA,* XXXVI, 2012, *passim*. Ma cfr. pure G. RICKMAN, *Roman Granaries and Store Buildings*, Cambridge, 1971; ID, *The Grain Trade under the Roman Empire*, in *The Seaborne Commerce*, Rome, 1980, 269, 271; ID., *The Corn Supply of ancient Rome*, Oxford, 1980; E. TËNGSTROM, *Bread for the people. Studies of the Corn Supply of Rome during the Late Empire*, Stockholm, 1974; P. GARNSEY, *Grain for Rome*, in P. GARNSEY - K. HOPKINS - C.R. WHITTAKER, *Trade in the Ancient Economy*, Oakland, 1983, 118 ss.; 201 ss. Sugli aspetti non prettamente giuridici dei rifornimenti annonari cfr.: L. CRACCO RUGGINI, *L'annona di Roma*, cit., 224 ss.; E. LO CASCIO, *L'organizzazione annonaria*, cit., 229 ss.

creazione *ex nihilo* da parte del potere imperiale; la collocazione di essi all'interno del sistema associativo romano delineato dalla *lex Iulia de collegiis* e dai successivi interventi normativi documentati in materia (anche in relazione al tema della loro 'rilevanza esterna', per riprendere le parole di Pietro Paolo Onida[363]); nonostante la mole considerevole di studi dedicati all'argomento, il profilo involgente l'intensità della portata, sul piano tanto giuridico-formale quanto, soprattutto, pratico-operativo[364], della *functio navicularia*. Con quest'ultima espressione si intende lo stesso servizio di trasporto dei beni annonari, dedotto *in obligatione* sulla base di un rapporto contrattuale intercorrente con gli uffici dell'amministrazione annonaria certamente ascrivibile alla *locatio conductio mercium vehendarum*, da leggersi presumibilmente come '*voyage charter*'[365].

Sotto quest'ultimo aspetto, essendo tale assetto negoziale notoriamente caratterizzato dalla presenza della clausola sulla base della quale la navigazione per motivi di pubblica utilità avviene '*publico periculo*', scopo precipuo dell'indagine sarà quello di chiarire quale sia il ruolo giocato da tale determinazione nella cornice complessiva dei rapporti tra armatori privati e autorità pubblica nel corso dei secoli I-V d.C.[366], fugando il dubbio, al netto di ogni altra ulteriore questione, se essa sia da rapportare esclusivamente al tema dell'allocazione del rischio contrattuale in senso tecnico[367] o, eventualmente, anche ad altri fenomeni giuridici[368].

L'interrogativo è sollecitato, in particolare, dalla considerazione di ulteriori fonti rilevanti in materia, differenti da quelle prese in esame nel primo capitolo, che paiono appunto riferirsi *ictu oculi* a problematiche diverse da quella della disciplina del *periculum* inteso come rischio in senso stretto[369] nonché, al contempo, dalla notevole ampiezza semantica, già segnalata in apertura alla presente ricerca, che il termine stesso assume all'interno del lessico giuridico romano[370].

---

363 Pur rivestendo la riflessione dell'autore citato un più ampio respiro in materia di diritto 'associativo' romano: cfr. *infra* nelle note.

364 La gran parte degli studi, infatti, affronta il tema in chiave storico-economica, più che propriamente *sub specie iuris*: al riguardo, cfr. la letteratura già citata nelle ntt. precedenti.

365 Cfr. *supra* nel primo capitolo.

366 Cfr. *infra*.

367 Per ciò che attiene al primo aspetto, come già chiarito, non sorgono dubbi. Viene infatti in soccorso, per limitarsi alle fonti già prese in analisi nel presente lavoro, ad esempio la testimonianza fornita da Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6, dalla quale si deduce, sia pure *a contrariis*, che normalmente, nell'ambito del trasporto marittimo di *species annonariae*, gli armatori privati erano esenti da sopportazione del rischio in senso tecnico, maturando (e conservando) il diritto a essere remunerati indipendentemente dagli esiti della navigazione. Tale assetto, come si è visto, trova del resto un riscontro anche nell'ambito delle testimonianze papiracee inerenti alle prassi negoziali greco-egizie relative alla navigazione nilotica, le quali, pur in questo diverso contesto, a propria volta lo confermano. La locuzione in parola sta dunque a significare, sotto questo profilo, che, nonostante la qualificazione in termini di *locatio operis* degli accordi intercorrenti tra le autorità pubbliche preposte ai rifornimenti annonari e i *navicularii*, il diritto dei secondi a percepire la mercede permarrà intatto in caso di mancata consegna a destinazione dei medesimi, benché fungibili, per causa non imputabile, secondo quanto appunto avviene nell'assetto di interessi modernamente denominato come '*voyage charter*'.

368 Ossia: la disciplina, oltre che del rischio, anche della responsabilità oppure, ancora, un richiamo ad elargizioni o altri interventi diretti dell'autorità pubblica in favore dei *navicularii* che avessero subito *naufragium*: cfr. infra.

369 Cfr. *ifra*.

370 Mi richiamo qui, per tutti, a L. VACCA, *Considerazioni*, cit., 250 ss., ma cfr. pure *supra* al secondo paragrafo del primo capitolo, con ulteriore letteratura e fonti ivi citate.

Il tema sarà affrontato, non prima di aver definito gli altri punti dirimenti poc'anzi menzionati relativi alla fisionomia complessiva e all'operatività dei *corpora navicolariorum*, più avanti nel corso di questo capitolo.

2. Origine e collocazione all'interno del diritto associativo romano di età imperiale dei *corpora navicolariorum*.

In linea generale, possono essere ammesse con sicurezza l'esistenza e l'operatività dei collegi di *navicularii* alla metà circa del II sec. d.C., date per presupposte da molteplici fonti di quel periodo, mentre la questione di una loro eventuale più risalente origine resta ancora oggi, in qualche modo, aperta[371].

Sul tema, per larga parte non chiarificato allo stato delle fonti a nostra disposizione, si sono formulate in dottrina diverse teorie, tutte inevitabilmente sorrette da argomentazioni di indole più che altro congetturale.

Questo primo aspetto problematico, per verità, non può essere affrontato disgiuntamente dal secondo segnalato nel paragrafo precedente, relativo al carattere autoritativo o meno della fondazione delle associazioni professionali in discorso. Sotto questo profilo, va segnalato come tendano a collocare 'in avanti' nella linea del tempo il momento della nascita dei *corpora* soprattutto quegli studiosi[372] che la ascrivono a un'iniziativa del potere imperiale; viceversa, coloro i quali ritengono che all'origine delle associazioni professionali di armatori vi sia stato un atto di autonomia privata.

Vero è che, dopo l'inizio del Principato, l'influenza del potere pubblico sull'organizzazione interna e le modalità operative esterne dei *corpora* in questione diverrà via via più persuasiva, tanto da parlarsi di 'coattività' della *functio* stessa a cavaliere tra la metà del III sec. d.C. e, soprattutto, i due successivi[373]; sotto questo profilo, pertanto, parte della dottrina ha maturato la convinzione che anche la creazione stessa delle associazioni di *navicularii* in discorso sia stata ordinata dai principi, per lo più muovendo dalla lettura di alcune fonti che, in effetti, parrebbero *ictu oculi* suffragarla. Tra queste, la più rilevante è forse quella costituita da un frammento della *Historia Augusta* che reca traccia, nel contesto più ampio di una *epistula* indirizzata dal principe al prefetto dell'annona, di un intervento diretto dell'imperatore Aureliano nell'istituzione di corporazioni di battellieri fluviali in Egitto e a Roma:

---

371 Cfr. per tutti L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 373: «… non è neppure possibile stabilire quando i *navicularii* … si siano riuniti in corporazione».

372 Cfr. per tutti A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 59 ss., 75 ss., 81 ss., 128 ss., con una presa di posizione che costituisce per E. LO CASCIO, *Ancora sugli «Ostia's services to Rome». Collegi e corporazioni annonarie a Ostia*, in *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité*, CXIV, 2002, 88 una «conclusione sostanzialmente nuova» nel panorama degli studi recenti sul tema, ma che in verità affiorava già in seno alla dottrina meno recente, essendo stata prospettata a suo tempo quantomeno da De Robertis e Pigeonneau (cfr. W. BROEKAERT, *'Creatio ex nihilo'? The Origin of the 'corpora nauicolariorum' Reconsidered*, in *Latomus*, LXVII.3, 2008, 695 e nt. 14).

373 In argomento, cfr. *infra*.

HA *Aur.* 47.2-3: *Aurelianus Augustus Flavio Arabiano praefecto annonae. inter cetera, quibus dis faventibus Romanam rem publicam iuvimus, nihil mihi est magnificentius quam quod additamento unciae omne annonarum urbicarum genus iuvi. 3 quod ut esset perpetuum, navicularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amnicos posuit, Tiberinas exstruxi ripas, vadum alvei tumentis effodi, dis et Perennitati vota constitui, almam Cererem consecravi.*

Proprio sulla base di questa testimonianza, alcuni autori spiegano dunque il fenomeno, e in special modo il richiamo ai *navicularii amnici*, con la creazione di corporazioni prima inesistenti facenti il loro ingresso soltanto ora nel campo dei trasporti[374].

In realtà, questa tesi risulta ampiamente smentita. Per quanto riguarda i battellieri romani, dalle evidenze epigrafiche del *Corpus Inscriptionum Latinarum*, attestanti la sussistenza di rapporti tra *codicarii*[375] e amministrazione annonaria in varie iscrizioni di età anteriore. «Ciò è testimoniato, in primo luogo, dalla presenza di una *statio* a loro dedicata nel Piazzale delle Corporazioni di Ostia (*CIL* XIV 4549, 43), ma non mancano fonti, come *CIL* XIV 309 e *CIL* XIV 4234, in cui si citano personaggi che ricoprono più cariche, tra cui quella di *codicarius*: M. Caerellius Iazemis, ad esempio, era *quinquennalis pistorum*, *codicarius* e *mercator frumentarius* mentre L. Calpurnius Chius era stato *quinquennalis corporis frumentariorum pistorum* oltreché *codicarius*; alla prima metà del III sec. d.C. risale inoltre una dedica dei *codicarii navicularii* ad un *procurator portus utriusque*»[376]. Analogamente, per quanto riguarda quelli egizi, dal dato incontroverso per cui il trasporto fiscale di grano in tale provincia ha origini antichissime, risalendo addirittura all'età tolemaica[377].

Di conseguenza, appare preferibile fornire una diversa lettura del passo riportato, intendendolo come dimostrativo di un interesse specifico della politica imperiale all'incremento dei carichi di frumento mediante la creazione di collegi di trasportatori fluviali da affiancare a quelli già operativi[378].

---

374 Per tutti, cfr. A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 140.

375 Si tratta pur sempre di *navicularii* fluviali, che potevano assumere denominazione diversa a seconda di vari fattori, tra cui soprattutto la tipologia di imbarcazioni utilizzate (in materia, mi permetto di rinviare per tutti a L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 128 ss.

376 Cfr. D. CICERO, '*Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 60.

377 Sul punto, cfr. per tutti W. LIEBENAM, *Zur Geschichte un Organisation des römische Vereinswesens*, Leipzig, 1890, (rist. 1964), *passim*. Ciò posto, secondo L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 388 l'aggettivo *novi* potrebbe essere inteso come sintomatico di un 'nuovo tipo di rapporto' con le autorità pubbliche.

378 Analoghe considerazioni possono essere mosse a proposito dell'interpretazione di un noto ed ambiguo testo di Aurelio Vittore riguardante l'attività nell'ambito dei rifornimenti dell'imperatore Traiano, generalmente inteso quale prova della creazione dei corpora pistorum da parte di questo imperatore (così *ex aliis* F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, I, Bari, 1971, 97 nt. 7, il quale per giunta ricorre ad esso quale ulteriore argomento per giustificare l'idea di un intervento pubblico diretto anche nella creazione degli stessi *corpora naviculariorum*). Si tratta di Aur. Vit. *De Caes.* 13.5: *Adhuc Romae a Domitiano coepta forum atque alia multa plusquam magnifice coluit ornavitque, et annonae perpetuae mire consultum reperto firmatoque pistorum collegio* … Ora, al netto delle ulteriori considerazioni formulate in dottrina (sul passo in generale cfr. anche H.L. ROYDEN, *I magistrati dei collegi professionali romani in Italia dal I al III sec. d.C.*, Pisa, 1988, 10 e G.E. RICKMAN, *The Corn Supply*, cit., 90 nt. 13), risulta problematico in ogni caso stabilire che questo frammento possa dimostrare che Traiano abbia fondato il *corpus pistorum*, sulla base della stessa terminologia adoperata dall'autore: come infatti sottolineato in particolar modo da W. BROEKAERT, *'Creatio ex nihilo'?*, cit., 7, né '*reperire*' né '*firmare*' indicano una fondazione o una istituzione attiva;

La seconda impostazione, ad oggi corrispondente all'orientamento maggioritario[379], assume dunque che le associazioni di *navicularii* sarebbero sorte spontaneamente, in un'epoca storica coincidente al più tardi con il periodo degli Antonini[380], e che poi queste sarebbero andate incontro ad un processo, incominciato sotto i Severi[381], di progressiva pubblicizzazione, che avrebbe trovato il culmine nel IV/V sec. d.C. in coincidenza appunto con il passaggio al periodo 'coattivo' del servizio. In quest'epoca, in effetti, i *corpora* sarebbe via via giunti a una considerazione pari quasi a quella di veri e propri organi dei pubblici apparati[382]; a ciascuno di essi considerato in chiave globale, inoltre, il rappresentante dell'annona si sarebbe rivolto per chiedere l'adempimento dell'*annonaria praestatio*[383]. Tali esiti, in effetti, ben possono essere spiegati senza necessità di ipotizzare alcuna forma di creazione *ex nihilo* dei *corpora naviculariorum* per mezzo di provvedimenti imperiali, che non pare infatti suffragata, come si avrà modo di precisare anche ulteriormente nel seguito dell'indagine, dalle fonti a nostra disposizione[384].

Venendo quindi a trattare della collocazione dei *corpora* nel diritto associativo dell'età imperiale, è opportuno anzitutto richiamarne brevemente la disciplina complessiva.

---

inoltre, avendo ipoteticamente il principe fondato un '*corpus*' *pistorum*, è da credere che, se ciò fosse vero, proprio quest'espressione sarebbe stata utilizzata da Vittore, che invece parla soltanto di un '*collegium*' (sulla terminologia utilizzata in materia di associazioni, cfr. *infra*). In conclusione, pure la tesi in questione risulta, a propria volta, sprovvista di appigli sul piano letterale.

379 Cfr. W. BROEKAERT, *'Creatio ex nihilo'?*, cit., *passim* e, prima ancora, alla stessa L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 259 ss., 373 ss.: J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 1976; G.E. RICKMAN, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980, 87 ss., 226 ss.; P. SANGRISO, *I collegi professionali e la loro valenza economica: il caso dei 'figuli'*, in *Studi Classici e Orientali*, LV, 2009, 104 ss.; A. MARZANO, *The Personal Infrastructure of Maritime Trade*, in *Roman Law and Maritime Commerce*, edited by P. Candy and M. Ferrándiz, Edinburgh, 2022, 58 s. e nt. 11; nonché, in tempi risalenti, J.P. WALTZING, *Étude historique sur les corporations professionelles chez les Romains. Depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, I, Bruxelles - Louvain, 1896-1900, 188 ss.; M. BESNIER, *'Navicularius-naukleros'*, in *DAGR*, IV, Paris, 1907, 20 ss.

380 Come emerge proprio da Gai. 3 *ad ed. prov.* D. 3.4.1 pr.-1, su cui cfr. *infra.*

381 Sul punto, cfr. *infra.*

382 Sul punto, cfr. *infra.*

383 Mentre, nel periodo precedente, sarebbe esistito un sistema di contrattazione diretta di volta in volta tra singolo *navicularius* libero di assumere o meno il servizio e i rappresentanti dell'autorità pubblica. La prima testimonianza in nostro possesso di una contrattazione avvenuta tra il *prefectus annonae* e il *corpus* nel suo insieme è costituita da *CIL* III 14165.8, del 201 d.C. (su cui, cfr. L. DE SALVO*, Economia privata*, cit., 403 ss., 520 nonché *infra*) anche se di tale modello di contrattazione non abbiamo ulteriori notizie prima di quelle conservate nelle costituzioni del IV/V sec. d.C., ove esso pare peraltro come un dato costante immanente all'organizzazione del servizio. Appare pertanto plausibile che la maturazione di questa forma di rapporto contrattuale abbia seguito una traiettoria parallela all'evoluzione in senso obbligatorio del servizio, costituendone anzi il presupposto dal punto di vista funzionale e operativo, dal momento che la prestazione di trasporto delle derrate annonarie risulta dovuta, nel nuovo contesto di coattività del *munus*, dall'intero *corpus* come tale nei confronti dei funzionari imperiali (lo ricorda sinteticamente L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 520).

384 Il riferimento è sempre a Gai. 3 *ad ed. prov.* D. 3.4.1 pr.-1, su cui cfr. *infra.*

Al riguardo, può dirsi, in estrema sintesi[385], che esso contemplasse, in forza di una *lex Iulia de collegiis*[386] emanata sotto Augusto (ma forse, per taluno, 'riproduttiva' di un precedente provvedimento dello stesso Giulio Cesare[387]) la liceità[388] soltanto di quelle associazioni che fossero alternativamente

[385] Per un più ampio approfondimento sul diritto di associazione presso l'ordinamento giuridico romano, dalle sue origini sino al tempo di Giustiniano, mi permetto di rinviare per tutti a F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, I, cit., 1971, *passim*; ID., *Storia delle corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, II, Bari, 1971, *passim* nonché, più recentemente e senza pretese di esaustività, J. PERRY, *The Roman 'Collegia'. The Modern Evolution of an Ancient Concept*, Leiden - Boston, 2006, *passim*; N. TRAN, *Les membres des associations romaines. Le rang social des 'collegiati' en Italie et en Gaules, sous le Haut-Empire*, Rome, 2006, *passim*; J. LIU, *'Collegia Centonariorum': The Guilds of Textile Dealers in the Roman West*, Leiden - Boston, 2009, *passim*; I.N. ARNAOUTOGLOU, *Roman Law and 'collegia' in Asia Minor*, in *RIDA*, XLIX, 2002, 29 ss.; K. VERBOVEN, *Les collèges et la romanisation dans les provinces occidentales*, in *'Collegia'. Le phénomène associatif dans l'Occident romain*, édité par M. Donini-Payre and N. Tran, Bordeaux, 2012, 14 ss. (ma si considerino anche gli altri contribuiti ivi presenti); S. CASTAGNETTI, *I 'collegia' della Cam- pania*, in *Forme di aggregazione nel mondo romano*, a cura di E. Lo Cascio e G.D. Merola, Bari, 2007, 223 ss.; B. ECKHARDT, *Romanisierung und Verbrüderung. Das Vereinswesen im römischen Reich*, Berlin - New York, 2021, *passim*.

[386] Dal punto di vista epigrafico, l'unica testimonianza di una *lex Iulia* che avrebbe costituito il fondamento della per la disciplina dei *collegia* è dato da CIL VI 2193, il cui teso recita: *Dis Manibus / Collegio symphonia/corum, qui sacris publi/cis praestu sunt, quibus / senatus c(oire?) c(onvenire?) c(onferre?) permi- sit e / lege Iulia ex auctoritate / Aug(usti) ludorum causa.* L'epigrafe in questione fu rinvenuta nel 1847 dal marchese Giovanni Pietro Campana in un colombario posto in un'area, insistente sul tratto della via Appia all'interno del recinto aureliano nelle immediate vicinanze di Porta Latina, già nota sin dal XVI sec. per le sue antichità (in particolare, ne aveva dato notizia Pirro Ligorio descrivendo alcune iscrizioni funerarie ivi rinvenute, per la maggior parte di schiavi e liberti appartenenti alla *domus Augusta*: sul punto, cfr. P. BUONGIORNO, *Riflessione sulle riforme in tema di diritto associativo da Augusto a Settimio Severo*, in *Iura*, LXXI, 2023, 71 nonché V. DI COLA, *L'arco 'di Druso' nel Cinquecento: a proposito di un disegno di Pirro Ligorio*, in *Vigna Codini e dintorni. Atti del convegno (Roma, 10 giugno 2015)*, a cura di D. Manacorda, Bari, 2017, 111 ss. e soprattutto N. BALLISTRERI, *Il 'columbarium' ligoriano, tra epigrafia, archeologia e codicologia*, in *Vigna Codini e dintorni*, cit., 2017, 129 ss.) Il colombario in questione, il secondo dei tre totali emersi nel sito, è un sepolcreto consacrato alla conservazione delle ceneri di soggetti, per lo più *servi* e *liberti*, operanti in ambito teatrale e musicale, frequentato dall'età augustea in poi (come risulta da numerose evidenze sia archeologiche, dal momento che le decorazioni parietali appaiono ispirate al tema della musica: cfr. A. VINCENT, *Le second 'columbarium' Codini: une «ambiance musicale»?*, in *Vigna Codini e dintorni*, cit., *passim* sia epigrafiche, tra le quali si annovera quella di un *symphoniacus* di nome Synerotis, *servus vicarius* di uno schiavo dell'imperatore Tiberio: cfr. CIL VI 4472). Esso appare ricco di iscrizioni che, redatte dapprima in un elenco ad opera dello stesso Campana nel medesimo anno della scoperta, fu aggiornato da Wilhelm Henzen trent'anni dopo. Le iscrizioni censite da quest'ultimo furono quindi edite unitariamente in CIL VI 4414-4880 (in argomento, cfr. D. MANACORDA, *Per l'edizione del secondo colombario Codini. Il problema epigrafico nel contesto archeologico*, in *Atti del XI Congresso Interna- zionale di Epigrafia Greca e Latina [Roma, 18-24 settembre 1997]*, Roma, 1999, 249 ss.). Le testimonianze evidenziate, ad ogni modo, conducono a ritenere che questo sepolcro, o almeno una parte di esso fosse gestito da un *collegium symphoniacorum*, come pare desumersi, ciò che qui più interessa, anche dall'iscrizione citata (sul punto, cfr. anche quanto osservato da P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 72 nt. 10. Non solo. Si deduce infatti chiaramente, sulla base del testo riportato, che ai *symphoniaci*, preposti ai culti pubblici, fosse stato accordato dal senato il permesso di costituirsi in associazione (*collegium*) '*ludorum causa*', ossia con finalità connesse all'organizzazione di *ludi* (da credere, in relazione alla celebrazione di *publica sacra*). Nello specifico, i *patres* – precisa la fonte – avevano operato mediante una propria delibera emanata in forza di una *lex Iulia*, ed '*ex auctoritate Augusti*'. Questa formulazione, oltre a giovare ai fini della datazione del testo epigrafico (che può essere collocato senz'altro prima dell'estate del 14 d.C., dal momento che Augusto non vi è ancora appellato come *divus*: sul punto, cfr. anche però D. MANACORDA, *Per l'edizione*, cit., 256), suggerisce che il senato avesse deliberato sulla base di una relatio del *princeps* e, soprattutto, induce a ritenere che l'autorizzazione senatoria alla nascita del *collegium* dei *symphoniaci* non abbia rivestito carattere di eccezionalità, ma che piuttosto la *lex Iulia* avesse costituito in capo al senato una competenza stabile a concedere, su sollecitazione del principe o dei magistrati convocanti l'assemblea senatoria, la facoltà a determinati soggetti e per certe preordinate finalità di costituirsi e convocarsi in collegio (così P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 73 s.; ma sul punto cfr. pure *infra*).

[387] Cfr. F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, I, cit., 1971, 195 ss., nonché P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 72 ss. e, soprattutto, nt. 12, 77 s.

[388] Già lo stesso Cesare, come leggiamo in Svetonio (*Iul.* 42.3: *cuncta collegia praeter antiquitus constituta distraxit*), aveva soppresso tutti i collegi esistenti, ad eccezione di quelli di più risalente fondazione (*antiquitus constituta*), ossia rimontanti addirittura alle origini di Roma o comunque molto antichi (secondo E. GABBA, *The 'collegia' of Numa: Problems of Method and Politiccal Ideas*, in *JRS*, LXXIV, 1984, 81 ss. si tratterebbe addirittura dei collegi fondati da Numa Pompilio di cui ci dà notizia Plutarco (cfr. Plut. *Num.* 17; in verità, appare più ragionevole supporre che questi collegi numani non fossero gli unici lasciati in vita dal dittatore: sul punto, cfr. P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 76). Ancora, un passo di Flavio Giuseppe (Ios. *ant.* 14.215-216), ci rende nota l'esistenza di un decreto cesariano, applicato per analogia anche in provincia (cfr. P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 76) con il quale era fatto divieto alle associazioni di carattere religioso di riunirsi a Roma, con alcune eccezioni (tra cui quella in favore degli Ebrei, che avevano diritto a raccogliere contribuzioni in denaro e a porre in atto momenti conviviali). Sulla base delle due testimonianze menzionate, possiamo dunque dedurre che Cesare avesse sostanzialmente ridotto i margini della libertà di

riconosciute come: corrispondenti a collegi di antica istituzione (cd. *antiqua*) oppure, se di nuova costituzione, riconnesse al perseguimento di fini di pubblica utilità (previa, nell'ultimo caso, una specifica autorizzazione, del senato o di altri organi[389], inizialmente concepita peraltro, a quanto sembra, come da concedersi volta per volta in relazione ai singoli casi si sarebbe parlato in tal caso di *collegia* cd. *legitima*)[390].

Soltanto in seguito, in forza di un senatoconsulto comportante un vero e proprio cambio di passo in materia[391], introdotto al tempo di Adriano e, più precisamente, nel 121 d.C., si sarebbe ammessa la possibilità di dare vita pure a nuove associazioni rivolte al perseguimento di anche fini privati, purché si trattasse per lo più di associazioni funeratizie (e a condizione ulteriore che la riunione dei membri avvenisse non più di una volta al mese, occasione nella quale era raccolta tra tutti la quota da destinare allo scopo). Ciò avvenne, in particolar modo, mediante l'introduzione, ad opera del provvedimento in

associazione, preservando pochi collegi di antica origine e riconoscendo il diritto di associarsi ad alcuni gruppi religiosi percepiti come non minacciosi per l'ordine pubblico (bene giuridico alla cui preservazione è ispirata in massima parte la legislazione a cavaliere tra la più tarda età repubblicana e augustea in materia: con un senatoconsulto del 64 a.C. (cfr. Asc. 64) si erano infatti già soppressi i collegi costituiti *adversus rem publicam*, mentre la libertà di associazione era stata poi ripristinata dalla *lex Licinia de sodaliciis* del 55 a.C., rogata da Crasso d'intesa con il senato (sul punto, mi permetto di rinviare a W. STROH, *Die 'Lex Licinia de sodaliciis' im Lichte von Ciceros 'Rede Pro Plancio' oder Eine Studie zum Phantom der römischen Wahlvereine*, in *Der Bürge einst und jetzt. Festschrift für Alfons Bürge*, herausgegeben von U. Babusiaux, P. Platschek, U. Bürge, A. Schulthess, München, 2017, 361 ss.). Le nuove norme introdotte da Cesare in materia, ad ogni modo, non si rivelarono, a quanto pare, particolarmente rigorose, al punto da determinare che sovente, sotto l'apparenza innocua di *nova collegia*, venivano a costituirsi associazioni a delinquere. Sulla formazione di nuove associazioni, infatti, non era esercitato alcun controllo stringente, risultando quindi tutto sommato agevole eludere le prescrizioni previste dalla normativa cesariana, circostanza che indurrà poi Augusto a intervenire sul punto (cfr. *infra*).

389 È infatti inconcepibile che il senato potesse essere l'unico organo competente a deliberare per tutti i collegi di nuova formazione all'interno dell'impero. Infatti, per le province tale competenza era traslata in capo ai governatori provinciali, che avrebbero interagito, in caso di dubbio, con il senato per le province senatorie e con l'imperatore per quelle imperiali, permanendo la prerogativa in discorso in capo al senato unicamente per le associazioni sorte nell'*urbs* (cfr. P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 79, nonché soprattutto 83 ss.); per quanto riguarda invece l'identificazione delle autorità competenti nell'*iter* costitutivo dei *collegia* destinati a operare nelle comunità della *terra Italia*, mi permetto di rinviare per tutti a ID., *Riflessione sulle riforme in tema di diritto associativo da Augusto a Settimio Severo*, in *Iura*, LXXI, 2023, 79 ss. (con ulteriori fonti e letteratura ivi citate).

390 Il provvedimento augusteo, cioè, poggia su di un generale divieto di dare vita ad associazioni che deriva dalla legislazione repubblicana (in argomento, cfr. nt. precedente), recependolo da un lato e dall'altro, tramite la già indicata possibilità di deroga mediante un'autorizzazione del senato, superandolo almeno in parte. Lo si deduce, al netto di ulteriori testimonianze, oltre che dalla fonte epigrafica riportata nel testo, pure da Svet. *Aug.* 32.1: … *pleraque pessimi exempli in perniciem publicam aut ex consuetudine licentiaque bellorum civilium duraverant aut per pacem etiam exstiterant. Nam et grassatorum plurimi palam se ferebant succincti ferro, quasi tuendi sui causa, et rapti per agros viatores sine discrimine liberi servique ergastulis possessorum supprimebantur, et plurimae factiones titulo collegi novi ad nullius non facinoris societatem coibant. Igitur grassaturas dispositis per opportuna loca stationibus inhibuit, ergastula recognovit, collegia praeter antiqua et legitima dissolvit* (sull'interpretazione del passo, cfr. P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 75 e ss. con le ulteriori fonti e letteratura ivi citate): Il frammento è particolarmente illuminante circa la politica perseguita dal primo *princeps senatus* in materia di associazioni, motivata anzitutto da ragioni di ordine pubblico. Sono infatti richiamati abusi perpetrati nel corso delle guerre civili, la cui tendenza a consolidarsi pure negli anni della *pax* augustea si scontra con la repressione imperiale. Sotto questo profilo, lo storico coglie un nesso stringente tra due fenomeni: da un lato, grassazioni, rapine e violenze; d'altro canto, la formazione, sotto la denominazione di nuovi collegi, di svariate associazioni costituite da soggetti pronti a compiere congiuntamente ogni sorta di azione criminosa. Svetonio ricorda dunque come Augusto si fosse adoperato sia nella repressione del brigantaggio, mediante interventi volti a ripristinare la sicurezza pubblica (la collocazione di posti di guardia nei luoghi opportuni, l'ispezione degli *ergastula* dispersi nell'agro), sia disposto la soppressione coatta di tutte le associazioni (*collegia … dissolvit*), con l'eccezione di quelle antiche e di altre che la nostra fonte definisce 'legittime' (*praeter antiqua et legitima*): cfr. testo. La *ratio* del provvedimento augusteo richiamato nel testo svetoniano in commento pare dunque dettata dall'esigenza di colmare un precedente interstizio normativo che aveva permesso a gruppi di persone di associarsi (*societatem coibant*) celandosi dietro un *titulus collegi novi*, per poter compiere azioni rilevanti entro il perimetro dei *crimina*. Ciò non significa, beninteso, che tutti i collegi di nuova formazione fossero necessariamente associazioni a delinquere, ma evidentemente il fenomeno doveva essere frequente (come appuntato da P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 75).

391 Così per tutti P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 87.

parola, di un almeno un nuovo *kaput* alla *lex Iulia*, rubricato '*quibus coire convenire collegiumque habere liceat*'[392]. Mediante tale disposizione, fu concesso a determinate *personae* e per determinate *causae* di costituirsi in *collegium*, godendo del privilegio della 'personalità giuridica'[393], senza dover richiedere una preventiva autorizzazione agli organi competenti[394].

Resta da chiarire a quale platea di beneficiari il provvedimento adrianeo si riferisca. A questo riguardo, risulta particolarmente istruttivo procedere all'esame comparato delle tradizioni parallele relative al medesimo. Prendiamo pertanto in esame, rispettivamente, un primo testo epigrafico proveniente da Ostia, un secondo rinvenuto a *Lanuvium*, recante traccia della *lex* del *collegium* di Diana e di Antinoo e, infine, un frammento marcianeo assolutamente pregnante in materia:

> *AE* 2010, 242, ll. 8-13: *[Quibus coire convenire coll]egiumque hab[ere liceat.] Q[ui] eor(um) / [funeris] causa stipem menstruam conferre [volent ut qui?]que eorum post obi/[tum -- ca. 30 -- in id colle]gium coeant; neq(ue) / [sub specie eius collegi -- ca. 25 -- p]lus quam semel sin/[gulis mensibus coeant] aerisconferendi causa ex quo defuncti / [sepeliantur]*;

> *CIL* XIV 2110, ll. 11-13: *Quib[us coire co]nve- nire collegiumq(ue) habere liceat. Qui stipem menstruam conferre vo/len[t ad facienda fune]ra≥ in it collegìum coeant; neq(ue) sub specie eius collegì nisi semel in men/se c[oeant aeris con]ferendi causa, unde defuncti sepeli≥antur*;

> Marcian. 3 *inst.* D. 47.22.1 pr.: … *permittitur tenuioribus stipem menstruam conferre, dum tamen semel in mense coeant, ne sub praetextu huiusmodi illicitum collegium coeat*.

L'esame congiunto dei tre testi pone chiaramente in luce le evoluzioni testuali degli *ipsissima verba* del *kaput legis* introdotto da Adriano, sino alla rielaborazione marcianea[395].

Al netto di ulteriori considerazioni, va rilevato come le prime due fonti si riferiscano a collegi costituiti e operanti *funersi causa*, la cui liceità appare per il vero ancorata a al rispetto di specifiche condizioni: il versamento di un'offerta votiva mensile con finalità funeratizia (***stipem menstruam conferre*** [***funeris***] ***causa***) e, pertanto, il divieto di riunirsi più di una volta al mese proprio al fine di raccogliere il denaro con cui erano finanziate le spese di sepoltura (***semel in mense coire aeris conferendi causa ex quo defuncti*** [***sepeliantur***]) sono infatti i due pilastri sui quali si regge il permesso, sottratto a qualsivoglia

---

[392] A tale deliberazione fanno riferimento il prescritto della *lex* del *collegium* di Diana e di Antinoo rinvenuta a *Lanuvium* (CIL XIV 2110), parte di un celebre frammento marcianeo (sul quale cfr. *infra*) e due testi epigrafici provenienti da Ostia (AE 2010, 242-243), in parte recanti un medesimo testo, che a sua volta rinvia al senatoconsulto: cfr. *infra*.

[393] Come già prospettato da B. ELIACHEVITCH, *La personnalité juridique en droit privé romain*, Paris, 1942, 249 s. e 266, seguito sul punto *ex aliis* da N. TRAN, *Les membres*, cit., 356 ss.

[394] La conferma dell'esattezza di questa ricostruzione è data anche da una minuziosa analisi della struttura dell'iscrizione lanuvina: «A conferma di ciò, può osservarsi del resto che nell'iscrizione lanuvina (CIL XIV 2110, l. 10) ci si riferisca al deliberato senatorio come a un *kaput ex senatus consulto p.R.*, ossia a un *kaput legis*, evidentemente aggiunto ad una *lex publica* per il tramite di un *consultum* del senato di Roma, secondo un metodo di costruzione dei testi normativi pienamente sviluppatosi già nel corso della prima età giulio-claudia» (così P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 91 s.).

[395] Dipendendo quest'ultima, come pare anche in verità il testo della *lex collegi* lanuvina, da una sintesi del *senatus consultum* in questione, operata forse in ambito giurisprudenziale già in età adrianea: cfr. P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 93.

tipologia di autorizzazione preventiva, di dare vita a questo genere di *collegia*. Ancora, deve essere osservato, aspetto non meno rilevante, che, sempre all'interno delle prime due testimonianze epigrafiche riportate, non vi sia alcun riferimento alla categoria dei *tenuiores*, che invece compare soltanto nel testo di Marciano.

Dalla lettura del frammento succitato[396], infatti, si deduce che il regime introdotto per le associazioni *funeris causa* si sarebbe esteso ad abbracciare una più ampia nozione di mutua assistenza, praticata presso i meno abbienti; per questo motivo, il giureconsulto severiano, riferendosi nella sua opera a questi collegi, da una parte li qualifica come '*tenuiorum*' e, dall'altra, espunge ogni riferimento alla finalità funeratizia[397], cui alludono invece, come visto, le precedenti fonti epigrafiche[398]. Il quadro normativo era poi completato da ulteriori atti e provvedimenti, aventi una portata precettiva più ampia, ma che investivano in parte anche le questioni legate all'associazionismo e alle corporazioni[399].

Sotto questo profilo, merita evidenziare che questo provvedimento del 121 d.C. dovesse avere ragionevolmente una portata più ampia, prevedendo, in aggiunta alla regolamentazione delle associazioni sorte *funeris causa*, anche altre fattispecie di ammissione al *ius coendi* senza alcun preventivo assenso degli organi pertinenti: si tratta di quei *collegia* o *corpora* i quali, in alcune iscrizioni[400], sono menzionati come *quibus ex s(enatus) c(onsulto) coire licet*, costituiti da *artifices* esercenti funzioni di pubblica utilità[401].

Complessivamente, dunque, per mezzo del senatoconsulto in commento, si era venuta

---

396 Cfr. pure però Marcian. 2 *iudic. publ.* 47.22.3.2, riportato *infra*. Peraltro, dal tenore di un frammento di Callistrato (Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.12: *sed ne quidem eos, qui augeant facultates et munera civitatium sustinere possunt, privilegiis, quae tenuioribus per collegia distributis concessa sunt, uti posse plurifariam constitutum est*), sembra che all'interno di una stessa associazione vi potessero essere sia soggetti di condizione sociale più elevata sia altri, appartenenti appunto ai *tenuiores* (*tenuiores per collegia distributi*), destinatari in quanto tali di specifiche *immunitates* che non si estendevano invece a quanti, pur appartenenti al medesimo *collegium*, disponessero in realtà di sostanze sufficienti a sostenere i *munera* cittadini (sul punto cfr. S. RANDAZZO, *I 'collegia tenuiorum' fra libertà di associazione e controllo senatorio*, in *SDHI*, LXIV, 1998, 65 ss., in particolare 80 e nt. 43; L. DE LIGT, *D. 47,22,1, pr.-1 and the Formation*, in *Latomus*, LX, 2001, 354 s.).

397 Così P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 118.

398 Il riferimento è proprio ad AE. 2010, 242, III. 8-13: sul punto, mi permetto di rinviare per tutti a P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 87, ss.

399 Cfr., per brevità, P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 81.

400 Per le attestazioni dirette, cfr. P. BUONGIORNO - G. CAMODECA, *I 'senatus consulta' nella documentazione epigrafica dall'Italia*, in *Die senatus consulta in den epigraphischen Quellen. Texte und Bezeugungen*, herausgegeben von P. Buongiorno und G. Camodeca, Stuttgart, 2021, 48 s. Tutte le iscrizioni in cui viene riprodotta la formula riprodotta nel testo sono collocabili entro un arco temporale che va dal regno di Antonino Pio sino alla metà del III sec. d.C., e cioè ben dopo la disposizione di età adrianea, e sono tutte provenienti, con l'eccezione di CIL V 7781 (sul quale cfr. P. ARNAUD, *Le gouvernement provincial de M. Aurelius Masculus, la saeculi felicitas et la «crise» de Cemenelum*, in *Espaces et pouvoirs dans l'Antiquité de l'Anatolie à la Gaule. Hommages à Bernard Rémy*, édité par J. Dalaison, Grenoble, 2007, 7 ss. nonché P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 95 s.), da Roma e dall'Italia. La provenienza delle iscrizioni pare dunque suggerire che il senatoconsulto in discorso avrebbe pertanto ivi in prime battute esplicato i propri effetti, per poi venire recepito nelle province (così da ultimo P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 97).

401 Cfr. P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 94 ss. e, soprattutto, 97 s. e nt. 68. I collegi in questione sono quelli cui si riferisce anche Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.12: *Quibusdam collegiis vel corporibus, quibus ius coeundi lege permissum est, immunitas tribuitur: scilicet eis collegiis vel corporibus, in quibus artificii sui causa unusquisque adsumitur, ut fabrorum corpus est et si qua eandem rationem originis habent, id est idcirco instituta sunt, ut necessariam operam publicis utilitatibus exhiberent. nec omnibus promiscue, qui adsumpti sunt in his collegiis, immunitas datur, sed artificibus dumtaxat. nec ab omni aetate allegi possunt, ut divo pio placuit, qui reprobavit prolixae vel inbecillae admodum aetatis homines. sed ne quidem eos, qui augeant facultates et munera civitatium sustinere possunt, privilegiis, quae tenuioribus per collegia distributis concessa sunt, uti posse plurifariam constitutum est* (sul quale, mi permetto di rinviare per tutti a R. SCEVOLA, *'Utilitas publica'*, II, *Elaborazione della giurisprudenza severiana*, Padova, 2012, 181 ss.).

distinguendo la posizione delle associazioni ritenute lecite *tout court* da altre, pur sempre ammesse ma sulla base del regime di approvazione preventiva a suo tempo introdotto dalla *lex Iulia*, esulando le finalità perseguite da queste ultime sia da quelle funeratizie sia da quelle di pubblica utilità[402]. A questa categoria sembra fare richiamarsi, ancora una volta, il giureconsulto Marciano, in un passo assai significativo per la comprensione del diritto associativo in vigore al suo tempo:

> Marcian. 2 *iudic. publ.* 47.22.3.2: *In summa autem, nisi ex senatus consulti auctoritate vel Caesaris collegium vel quodcumque tale corpus coierit, contra senatus consultum et mandata et constitutiones collegium celebrat.*

Esso afferma che quei collegi che si riuniscono senza l'approvazione di un senatoconsulto ovvero del principe (*nisi ex senatus consulti auctoritate vel Caesaris*) agiscono '*contra senatus consultum et mandata et constitutiones*'; per quanto rileva ai nostri fini, sembra confermare la ricostruzione generale sin qui proposta.

Anzitutto, il riferimento a una sola, specifica deliberazione senatoria in parallelo a *mandata* e ad altre non meglio precisate costituzioni imperiali rafforza l'idea che, al tempo in cui scrive il giurista, il principale fondamento del diritto di associazione fosse costituito appunto da un determinato *senatus consultum* (evidentemente quello adrianeo del 121 d.C.[403]), dal quale erano derivati via via, per il tramite della successione dei diversi principi al potere, i *mandata* di volta in volta indirizzati ai governatori provinciali e le ulteriori *constitutuiones* genericamente richiamate nel passo[404].

Inoltre, il tenore del frammento induce a ritenere che lo stesso senatoconsulto, dopo aver ridotto in gran parte il novero dei *collegia* che necessitavano di una specifica autorizzazione con l'introduzione di una sorta di 'presunzione di liceità' per quelli funeratizi e per quelli di *artifices* (regime poi esteso in generale anche a tutti i *collegia tenuiorum*, come si è visto), avesse concentrato le residue attribuzioni nelle mani del senato e del *princeps*, essendo ragionevolmente competente il primo per Roma, l'Italia e le province senatorie e il secondo per quelle imperiali[405].

All'interno della cornice generale sin qui tracciata, resta dunque da capire quale fosse esattamente il titolo giuridico in forza del quale le associazioni di *navicularii* erano ammesse dall'ordinamento.

Si sarebbe potuto forse trattare di quello concesso ai *collegia antiqua* (soprattutto, com'è intuibile, per quegli autori propensi a collocare l'esistenza stessa dei *corpora* in un'età più antica[406]). Tuttavia, è forse il dato dell'afferenza, macroscopica anche se certamente non esclusiva (soprattutto per la prima età

---

402 Si pensi al caso dei *collegia iuvenum*: sul punto, cfr. M.A. LEVI, *Iscrizioni relative a 'collegia' dell'età imperiale*, in *Athenaeum*, XLI, 1963, 196, 384 ss., in particolare 400 ss. (con anche considerazioni di portata più generale sul fenomeno dei *collegia* fra I e II secolo d.C.) e D. LADAGE, *'Collegia iuvenum'. Ausbildung einer municipalen Elite?*, in *Chiron*, IX, 1979, 319 s.; nonché *infra*.
403 Così P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 99.
404 P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 99 s. e nt. 72.
405 Cfr. *supra* nelle note.
406 Cfr. per tutti L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 374 e nt.8.

imperiale), delle forme aggregative in esame alla tutela di interessi pubblici di primo piano a dover essere maggiormente valorizzato, per sostenere l'ipotesi che un'autorizzazione, nonostante il silenzio delle fonti, debba esservi stata.

Ancora, a mente dell'applicazione del regime fondato sul senatoconsulto del 121 d.C., oltre che ai collegi funeratizi, anche ad alcune tipologie di sodalizi professionali, apparentemente comprovata dal rinvenimento di iscrizioni testualmente riferite a *collegia* o *corpora* '*quibus ex s(enatus) c(onsulto) coire licet*', si potrebbe ritenere che esso abbia riguardato anche i *corpora navicularioru*m[407]. Ciò vale soprattutto ove si consideri, come visto, l'utilizzo di tale espressione in merito a collegi attivi nel contesto imprenditoriale marittimo, come quello dei *fabri navales* ostiensi[408] o dei *pelliones* dotati di una propria *statio* in Ostia e a Portus[409].

Cionondimeno, la questione, posta in questi termini, rischia di apparire almeno parzialmente mal posta. Ciò emerge ove si passi a considerare, oltre all'aspetto della liceità o meno del *coire*, quello dell'*habere corpus* ('*coire convenire collegiumque habere liceat*': *CIL* XIV 2110; *AE* 2010, 242-243), ossia, non senza notevole approssimazione, del godimento della 'personalità giuridica'[410].

Su questo concetto si sofferma Gaio in un passo del commentario all'editto del provinciale, assai battuto, che vale a completare il quadro delle complesse relazioni tra *ius coendi* e autorizzazione a strutturarsi in *corpora*:

> Gai. 3 *ad ed. prov.* D. 3.4.1 pr.-1: *Neque societas neque collegium neque huiusmodi corpus passim omnibus habere conceditur: nam et legibus et senatus consultis et principalibus constitutionibus ea res coercetur. Paucis admodum in causis concessa sunt huiusmodi corpora: ut ecce vectigalium publicorum sociis permissum est corpus habere vel arifodinarum vel argentifodinarum et salinarum. Item collegia* Romae *certa sunt, quorum corpus senatus consultis atque constitutionibus principalibus confirmatum est, veluti pistorum et quorundam aliorum, et navicularioru*m*, qui et in provinciis sunt*. 1. *Quibus autem permissum est corpus habere collegii societatis sive cuiusque alterius eorum nomine, proprium est ad exemplum rei publicae habere res communes, arcam communem et actorem sive syndicum, per quem tamquam in re publica, quod communiter agi fierique oporteat, agatur fiat*.

Ivi, nell'ambito di un'ampia panoramica sul diritto associativo del proprio tempo, il giureconsulto antonino menziona proprio i *corpora* dei *navicularii* tra le associazioni cui sia consentito '*habere corpus ad exemplum rei publicae*', ossia: detenere un patrimonio comune (*habere res communes, arcam communem*) e avere il potere di agire nei riguardi dei terzi mediante un legale rappresentante (*actor sive syndicus*), come avviene

[407] Cfr. P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 95 ss.
[408] Cfr. CIL XIV 168 e 189.
[409] Cfr. CIL XIV 277.
[410] F. PULITANÒ, *'Quid enim municipes dolo facere possunt'. Illecito del singolo e responsabilità collettiva nel diritto romano*, Milano, 2018, 85 ss. e, soprattutto, 96 ss. nonché *infra*. Sulla distinzione tra questi due concetti, cfr. *infra*.

appunto in una *res publica* rispetto a coloro i quali ricoprono le varie magistrature[411]. In altri termini: acquisire uno statuto unitario dei beni comuni, opponibile in quanto tale ai terzi[412]. Da ciò emerge, peraltro: da una parte, che nella concezione dei *prudentes* a godere di tale statuto, latamente accostabile al concetto di odierno di 'personalità giuridica'[413] è anzitutto la *respublica*, al cui modello organizzativo le aggregazioni plurisoggettive privatistiche autorizzate a '*corpus habere'* appaiono conformarsi; dall'altro che, in definitiva, il requisito della 'personalità' corrisponda per i giuristi romani, più che ad un dato di carattere ontologico, ad uno *status* giuridico vantaggioso che può essere posseduto, o meno, dalla tale associazione, collegio, *societas* e via discorrendo.

Ad ogni modo, queste modalità operative vantaggiose, viene rimarcato nel frammento, non erano indiscriminatamente accessibili a un qualunque *coetus hominum*, ma appunto concesse in conformità a norme di diritto oggettivo, regolatrici della materia (*Neque societas neque collegium neque huiusmodi corpus passim omnibus habere conceditur: nam et legibus et senatus consultis et principalibus constitutionibus ea res coe*). A questo riguardo, Gaio precisa in particolare come la costituzione in collegi fosse consentita (*concessa sunt … permissum est*) solo per poche finalità (*paucis admodum in causis*): come nel caso dei *publicani*, minatori di oro e argenti e lavoratori nelle saline o di altri soggetti ancora, che svolgevano funzioni ritenute in senso quantomeno lato di pubblica utilità.

Al contrario, vi erano in Roma determinati collegi (*Item collegia Romae certa sunt*), la cui costituzione in *corpus* richiedeva un assenso preventivo delle autorità, espresso (*confirmatum est*) mediante senatoconsulti e costituzioni imperiali. A questo proposito, viene portato l'esempio dei collegi di *pistores*, nonché degli stessi *navicularii*, che sono rilevati come esistenti anche nelle province[414].

La testimonianza gaiana in esame presenta, per la verità, molteplici motivi di interesse.

Anzitutto, a propria volta fornisce un'ulteriore conferma delle conclusioni raggiunte nel presente studio. A meno di non voler ipotizzare una proliferazione eccessiva delle fonti di disciplina della materia tenute a mente dal giurista[415], è da credere infatti che Gaio faccia qui riferimento anzitutto alla *lex Iulia* e al senatoconsulto del 121 d.C., come 'nucleo centrale' della disciplina associativa (con il provvedimento più recente che avrebbe sia operato aggiungendo *kapita* alla stessa *lex Iulia* sia assunto la funzione di una sorta di 'testo unico' della materia[416]).

411 P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 100 ss. e letteratura ivi citata.
412 Sul punto, cfr. *ex aliis* F. DE VISSCHER, *La notion du 'corpus' et le régime des associations privées à Rome*, in *Scritti in onore di Contardo Ferrini pubblicati in occasione della sua beatificazione*, IV, Milano, 1949, 43 ss.; R. ORESTANO, *Il problema delle persone giuridiche in diritto romano*, I, Torino, 1968, 170 ss.; B. ZAHN, *'Si quid universitati debetur'. Forderungen und Schulden privater Personenvereinigungen im römischen Recht*, Köln - Wien, 2021, 30 ss.
413 Cfr. *infra*.
414 Pare ragionevole ipotizzare, con P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 102 nt. 77, che per le associazioni soggette al regime di *confirmatio* operative in terra Italia fossero in vigore le medesime norme valide per Roma.
415 P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 97.
416 Cfr., rispettivamente, P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 97; F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, I, cit., 341.

In secondo luogo, arricchisce la riflessione intorno alle tematiche analizzate di ulteriori tasselli fondamentali, che possono essere dati per consolidati al tempo in cui il maestro orientale scrive.

Sotto questo profilo, si deve porre l'accento sulla prospettiva dalla quale muove il passo rispetto al tema della *confirmatio*: la procedura di autorizzazione per mezzo di senatoconsulti ovvero costituzioni imperiali sembra non rivestire più la funzione di legittimare il collegio a riunirsi, ma di confermare la capacità del medesimo a costituirsi in *corpus*.

Se ne deduce che la visuale gaiana ammette in verità due tipologie di *collegia* entrambi leciti: ai primi sarebbe stato consentito il raggiungimento di poche, determinate e specifiche modalità, come quelle funeratizie, potendo godere di *corpus habere* a tal fine senza la necessità di alcun atto di assenso preventivo della autorità (principe, senato ovvero governatori provinciali, emissari dei primi due per le province rispettivamente senatorie e imperiali); ai secondi, invece, pur essendo gli scopi associativi perseguiti di per sé leciti, era fatto obbligo di ottenere l'approvazione prevista dalla *lex Iulia* per poter ottenere il medesimo risultato, conseguendo così la piena liceità del loro *coire*[417] anche sotto il profilo esterno. In altri termini, a queste ultime associazioni, che potremmo considerare come 'di fatto' (*coetus hominum*), era permesso di riunirsi liberamente per finalità non espressamente vietate, ma risultava necessario ottenere la *confirmatio* per poter operare verso i terzi in chiave unitaria[418], secondo un modulo organizzativo che oggi, con alcune approssimazioni, verrebbe definito come 'persona giuridica'[419].

Sotto questo riguardo, si deve registrare peraltro che la *confirmatio*, ove richiesta, svolgeva sovente la funzione di una mera ratifica *ex post* di un'associazione già attiva, appunto, in via di fatto e che potrebbe essere definita come tale 'in attesa di riconoscimento'. Una testimonianza assai istruttiva del fenomeno è costituita da un'iscrizione marmorea reperita presso il foro della città asiana di Cizico e databile nel periodo intercorrente tra la metà di luglio del 138 e l'aprile del 139 d.C., recante parte del testo del celebre

417 Così anche P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 102.

418 Che la distinzione tra associazioni 'riconosciute' e 'di fatto' fosse ben netta, è testimoniato anche da altre fonti, tra cui un celebre frammento paolino, Paul. 12 *ad Plaut.* D. 34.5.20: *Cum senatus temporibus divi Marci permiserit collegiis legare, nulla dubitatio est, quod, si corpori cui licet coire legatum sit, debeatur: cui autem non licet si legetur, non valebit, nisi singulis legetur: hi enim non quasi collegium, sed quasi certi homines admittentur ad legatum.* Esso riporta la decisione di Marco Aurelio di consentire a tutti i collegi di ricevere per legato e di come non vi fosse alcun dubbio circa la circostanza per cui, se fosse stato disposto un legato al fine di beneficiare una associazione 'di fatto', esso sarebbe risultato invalido, salvo il caso in cui esso fosse stato disposto in solido ai singoli *collegiati*, singolarmente nominati e che avrebbero quindi ricevuto non in quanto *collegiati*, ma in qualità di *certi homines* (sulla fonte citata, cfr. E. VOLTERRA, s.v. *Senatusconsulta* [1969], ora in ID., *'Senatus consulta'*, a cura di P. Buongiorno, A. Gallo e S. Marino, Stuttgart, 2017, 174 nt. 173; R.J.A. TALBERT, *The Senate of Imperial Rome*, Princeton [NJ], 1984, 447 nt. 110; S. RANDAZZO, *'Collegium poena teneatur.' Per una verifica del principio «societas delinquere non potest» nel diritto associativo tardo antico*, in ID., *Diritto associativo romano*, Napoli, 2021, 176 s.). D'altro canto, noto è anche che, sempre sotto Marco Aurelio, fu accordata ai soli collegi 'riconosciuti' la facoltà di *manumittere*, il che avrebbe poi indotto Ulpiano a ritenere che il *collegium* fosse abilitato, in qualità di patrono, a rivendicare l'eredità legittima di un liberto deceduto senza lasciare eredi (cfr. Ulp. 5 *ad Sab.* D. 40.3.1: *Divus Marcus omnibus collegiis, quibus coeundi ius est, manumittendi potestatem dedit* ; Ulp. 14 *ad Sab.* D. 40.3.2: *quare hi quoque legiti- mam hereditatem liberti vindicabunt*; sulla capacità dei collegi di ricevere per testamento cfr. per tutti P. VOCI, *Diritto ereditario romano*, I², Milano, 1967, 423 ss.).

419 P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 102 e 114 s.

del *senatusconsultum de postulatione Kyzicenorum*, ove è richiamata per l'appunto la *postulatio* di emissari di questa città:

> *qui dicunt ut corpus quod appellatur ne/on et habent in civitate sua auctoritate / [amplissimi o]rdinis confirmetur* (*CIL* III 7060 = *ILS* 7190 = *FIRA* I^2 48).

Dal brano si evince che l'associazione di giovani era già operante in Cizico (*habent in civitate sua*) e al senato romano era stato richiesto di riconoscerla mediante *confirmatio*, come deve essere poi avvenuto, sulla base di quanto si deduce dal contesto del rinvenimento dell'iscrizione stessa (senza trascurare il fatto stesso che essa fosse stata incisa e affissa). Insomma, non veniva in discussione nella sostanza la costituzione dell'associazione, evidentemente già esistente e, pertanto, tollerata, ma un riconoscimento i cui effetti sarebbero ricaduti sul diritto di questa a dotarsi di una struttura *ad exemplum rei publicae*; d'altronde va anche considerato che, date le continue necessità di rapportarsi con i terzi che la vita dell'associazione richiede, le ricadute della mancata approvazione di un *collegium* sarebbero state quelle di inibirne ogni effettiva operatività[420].

A valle delle considerazioni svolte, deve ancora sottolinearsi come quantomai significativa la circostanza per cui la categoria delle associazioni 'di fatto', sottoposte a vincolo di *confirmatio* per poter operare con piena capacità giuridica, sia esemplificata, tra le altre[421], proprio dalle corporazioni annonarie,

---

[420] Come condivisibilmente affermato da P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 105.

[421] La stessa testimonianza citata relativa alla città di Cizico consente peraltro di ampliare il novero delle fattispecie associative 'di fatto' soggette al regime della *confirmatio* oltre quelle menzionate nel passo gaiano commentato nel testo, includendovi quantomeno anche i collegi giovanili. Con ogni probabilità, ciò si spiega nella necessità di fronteggiare attraverso questo meccanismo i rischi di sedizione che questi collegi recavano con sé, a Roma, in Italia e in provincia (un eco di questo fenomeno si rinviene in un famoso passo di Callistrato, Call. 6 *cogn.* D. 48.19.28.3: *Solent quidam, qui volgo se iuvenes appellant, in quibusdam civitatibus turbulentis se adclamationibus popularium accommodare. qui si amplius nihil admiserint nec ante sint a praeside admoniti, fustibus caesi dimittuntur aut etiam spectaculis eis interdicitur. quod si ita cor recti in eisdem deprehendantur, exilio puniendi sunt, nonnumquam capite plectendi, scilicet cum saepius seditiose et turbulente se gesserint et aliquotiens adprehensi tractati clementius in eadem temeritate propositi perseveraverint.* Il brano si riferisce nello specifico alla realtà provinciale, rendendo conto dei provvedimenti afflittivi mediante i quali sarebbe stato possibile reprimere le condotte, comprese quelle recidive, nel caso di consorterie di '*iuvenes*' i quali, profittando di occasioni di festa nelle comunità cittadine, avessero dato luogo a disordini (in argomento, cfr. S. RANDAZZO, *Diritto associativo romano*, cit., 89 ss. e nt. 1; R. LAURENDI, *Riflessioni sul fenomeno associativo in diritto romano. I 'collegia iuvenum' tra documentazione epigrafica e giurisprudenza: Callistrato 'de cognitionibus' D. 48.19.28.3*, in *AUPA*, XLIX, 2016, 261 ss.). Ai nostri fini, se ne può inferire che in ragione della maggiore connotazione politica e dell'inveterata tradizione delle eterie nelle comunità delle province orientali, il governo romano avesse reputato però potenzialmente dannoso il mantenimento di divieti assoluti di associazione di *neoi/iuvenes*; d'altro canto, la *confirmatio* operata dal senato produceva l'effetto di conseguire una forma di riconoscimento e dunque una 'personalità giuridica' (*corpus habere*, per dirla con la formulazione gaiana), che avrebbe rivestito al contempo una funzione di ulteriore controllo (così P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit.,107 s.). D'altro canto, deve appuntarsi come le finalità per le quali i *collegia iuvenum* si costituivano non del tutto chiare (cfr. S. RANDAZZO, *Diritto associativo romano*, cit., 107 ss.). Non mancano, tuttavia, elementi che permettono di verificare come la promozione sociale dei giovani appartenenti alle élite delle città dell'impero passasse attraverso finalità talvolta di svolgimento attività paramilitari, talaltra di funzioni sacrali, come comprovano alcune iscrizioni che fanno esplicito riferimento a *sacerdotes (collegiorum) iuvenum* (*e.g. CIL* V 3415 = *ILS* 6699 = *EDR*143152; *CIL* V 4416 = *EDR*090209; *CIL* V 4459 = *ILS* 6715 = *EDR*090996; *CIL* V 5894 = *ILS* 6732 = *EDR*124213). Ciò induce a ritenere che ai *collegia iuvenum* non fosse precluso di potersi riunire (anche, se non addirittura soprattutto) *religionis causa*, essendo tale finalità in generale ammessa in via di fatto, a meno che non comportasse una lesione alla maestà dell'imperatore, del senato, del popolo romano e non minasse la sicurezza pubblica: sul punto, mi permetto di rinviare a P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 108 e, soprattutto, 110 ss. Questo aspetto viene posto in luce da un fondamentale un passo marcianeo, che consente infatti di ricomprendere tra le associazioni soggette ad autorizzazione per poter godere di 'corpus habere' anche quelle con finalità cultuali in generale. Si tratta di Marc. 3 *inst.* D. 47.22.1.1: *Sed religionis causa coire non prohibentur, dum tamen per hoc non fiat contra senatus consultum, quo illicita collegia arcentur.* Il brano rende palese una forma di tolleranza

tra cui quella *navicularioruм* oggetto del nostro studio ('*veluti pistorum et quorundam aliorum, et navicularioruм*'), come già osservato.

È da credere, infatti, che fosse avvertita la necessità di un controllo, mediante il regime preventivo della *confirmatio*, su tali corporazioni, attive in un settore economicamente e politicamente strategico, anche in vista della modulazione delle varie forme di *immunitates* concesse ai loro membri[422]. Ipoteticamente, ciò sarebbe valso anche a differenziarne la posizione, in merito al diritto di associarsi, rispetto agli altri collegi professionali (per quanto anch'essi, come visto, interconnessi con il conseguimento di *publicae utilitates*). Ciò giustificherebbe, peraltro, la mancata menzione delle corporazioni di *navicularii* nelle fonti epigrafiche conservate che ci tramandano di collegi professionali con facoltà di costituzione (e piena operatività) a prescindere da qualsivoglia autorizzazione.

In conclusione, pare di poter asserire che i *corpora navicularioruм* occupassero, nel panorama giuridico in vigore quantomeno dell'età di Gaio, la posizione di associazioni di fatto, sottoposte a *confirmatio* per poter operare unitariamente all'esterno (necessaria, viene da pensare, dunque anche per intrattenere rapporti contrattuali con la stessa amministrazione pubblica romana e con i suoi uffici[423]). Questa considerazione reca peraltro con sé, mi pare, un ulteriore argomento in favore della tesi dell'origine di per sé spontanea dei *corpora navicularioruм*. Inoltre, contribuisce a gettare luce sul profilo terminologico relativo ad essi, essendo menzionati nelle fonti ora come *collegia* ora come *corpora* grossomodo in eguale misura senza una apparente spiegazione dogmatica[424]: abbracciando la tesi

per le associazioni istituite con scopo di culto, a condizione che sotto tale pretesto non si celassero condotte che il giurista sanzionate da un *senatus consultum* '*quo illicita collegia arcentur*'. Centrale nell'interpretazione del discorso complessivo marcianeo è la preposizione '*sed*', con la quale viene contrapposta la 'tolleranza' (*non prohibetur*) nei riguardi delle associazioni sorte con finalità cultuali 'non funeratizie' rispetto a quelle *funeris causa*, che occupavano uno spazio immediatamente antecedente della trattazione del giureconsulto in materia. Se ai *collegia* con finalità funeratizie era infatti accordato, sulla base del *senatus consultum* adrianeo, tanto il *ius coeundi* senza alcuna forma di autorizzazione, quanto una serie di concessioni che permettevano loro di avere una benché minima forma di 'personalità giuridica', le associazioni *religionis causa* con funzioni non funeratizie erano invece tollerate (*coire non prohibebentur*) a condizione però che rispettassero i parametri fissati nel *senatus consultum* con riguardo alla proibizione dei *collegia illicita*. Se alle prime era infatti accordato, sulla base del *senatus consultum* adrianeo, tanto il *ius coeundi* senza alcuna forma di autorizzazione, quanto una serie di concessioni che permettevano loro di avere una benché minima forma di 'personalità giuridica', quelle *religionis causa* con funzioni non funeratizie erano invece tollerate (*coire non prohibentur*) a condizione però che rispettassero i parametri fissati nel senatoconsulto con riguardo alla proibizione dei *collegia illicita*. Per questa ricostruzione complessiva, alla quale si aderisce *in toto*, mi permetto di rinviare al più volte citato a P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 111 ss. (con ulteriori fonti e letteratura ivi citate). Per completare il quadro, va infine evidenziato come la deliberazione senatoria adrianea del 121 d.C. contemplasse presumibilmente anche alcune categorie di collegi tassativamente vietati (come quelle politiche, dalle quali sarebbero scaturiti i *collegia sodalicia*, o quelle militari: P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 112 s. nonché 116 ss.).

422 P. BUONGIORNO, *Riflessione*, cit., 105 s.

423 Sul tema generale della 'personalità giuridica' in diritto romano cfr. però anche le considerazioni svolte, con riferimento alle *societates publicanorum* e *venaliciaria*, rispettivamente da P. STARACE, *L'interesse pubblico e le società dei pubblicani. Riflessioni sulle origini del contratto di società*, in *I beni di interesse pubblico nell'esperienza giuridica romana*, II, a cura di L. Garofalo, Napoli, 2016, *passim* e R. ORTU, *Note in tema di 'societas venaliciaria'*, in *JusOnline*, I, 2018, *passim* (ma soprattutto 205 s., 214 ss.); nonché, in termini più generali, quelle di F. PULITANÒ, *'Quid enim municipes dolo facere possunt'*, cit., *passim* (ma soprattutto 7 ss., 27 ss., 85 ss.) e di P.P. ONIDA, *Concretezza della 'societas' e astrazione della persona giuridica: i termini giuridici della contrapposizione*, in *Ius Romanum*, II, 2018, *passim*; ID., *Specificità della causa del contratto di 'societas' e aspetti essenziali della sua rilevanza esterna*, in *D@S*, X, 2012, *passim*.

424 Mentre, come si ricorderà, quelle costituite da *publicani* sono denominate semplicemente come *societates*; come risulta dalla conclusione raggiunta nel testo, il peso della terminologia utilizzata dalle fonti intorno alle varie fattispecie associative non deve essere in definitiva sovrastimato. Sul punto, cfr. anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 237 ss. (con ampio ragguaglio

dell'origine spontanea delle associazioni di *navicularii* come *collegia navicullariorum*, è a partire dal riconoscimento alle stesse del *privilegium* di '*corpus habere*' (cristallizzato come si è visto in Gai. 3 *ad ed. prov.* D. 3.4.1-pr.), che si sarebbe passati ad utilizzare, per designarle, quasi esclusivamente il termine '*corpus*'. Ce ne danno testimonianza le stesse epigrafi ostiensi relative proprio ai corpora di *navicularii* e *pistores*, tra cui quella assai celebre collocata sull'uscio del luogo di riunione del *corpus pistorum*, assegnato ai *pistores* stessi dal prefetto dell'annona con il consenso, non è chiaro a quale titolo reso, dei decurioni della città portuale:

AE 1996, 309 = EDR031004: *Corpus / pistorum. / Locus adsignatus a Papirio Dionysio tunc praef(ecto) ann(onae), / decurionumque c[onsen]su.*

Essa, in estrema sintesi[425], ben suggerisce che i soggetti indicati si qualificassero come *corpus* e risultassero titolari di *res communes*, a partire dalla sede di adunata dei medesimi.

3. La *functio navicularia* a cavaliere tra Principato e Dominato.

Generalmente qualificata nelle fonti come '*munus*' di carattere gius-pubblicistico[426], la *functio navicularia* si sostanzia *sub specie iuris* anzitutto, come già sottolineato, in un rapporto obbligatorio astringente, non diversamente che tra soggetti privati, i *navicularii* associati in *corpora* (debitori) all'amministrazione imperiale (come parte creditrice), sulla base di una *locatio conductio mercium vehendarum* contraddistinta dalla presenza della clausola '*publico periculo*'[427].

---

delle fonti e della letteratura nelle note, soprattutto nt. 68): la fungibilità tra queste due denominazioni, forse già per il I sec. d.C., è stata ormai certamente riconosciuta con certezza dalla dottrina romanistica quantomeno a partire dal II sec. d.C. in avanti

425 In argomento, mi limito a rinviare per tutti a F. ZEVI, *I collegi di Ostia e le loro sedi associative tra Antonini e Severi*, in *Le quotidien municipal dans l'occident romain*, édité par C. Berrendonner M. Cébeillac-Gervasoni, L. Lamoine, Clermont - Ferrand, 2008, 477 ss.

426 Cfr. *ex multis* C.Th. 13.5.2; 13.5.3.1; 13.5.5 pr.; 13.5.7; 13.5.17; 13.5.27; 13.5.32; 13.6.1; 13.6.4; 13.6.7. La *functio* verrà sempre più integrandosi nel sistema complessivo dei *munera*, in verità, soprattutto a partire dall'età dei Severi: sul punto, cfr. *infra*.

427 Che pare pertanto da leggersi, come si è visto, in termini di '*voyage charter*' (cfr. *supra*). In dottrina, si è anche prospettato, ad ogni modo, che la disciplina del trasporto annonario, nelle sue varie fasi (sul punto cfr. *infra*), fosse almeno parzialmente riconducibile anche a figure contrattuali diverse dalla semplice locazione. A questo riguardo, si vedano gli studi di Danilo Cicero (*Per un'analisi*, cit., 136 ss., ma anche la tesi dottorale del medesimo autore, dal titolo *'Mensura', 'probatio' e garanzie contro il rischio della navigazione nel regime dei trasporti pubblici in età imperiale*, 112 ss. contenete, tra le altre cose, un approfondimento della terminologia utilizzata per i contratti pubblici di trasporto: cfr. 107 ss.), ad avviso del quale ineriscono al tema in questione anche le fattispecie di *misthoprasia*, sulla cui configurazione generale ci siamo già intrattenuti (cfr. *infra*). Tale prospettazione viene sostenuta sulla base degli indizi, desumibili dalle fonti papiracee disponibili sull'argomento (*BGU* IV 1157 [10 a.C.]; *P. Lond.* III 1164 [212 d.C.]; *P. Oxy.* XVII 2136 [291 d.C.], già menzionate), che conviene qui di seguito riportare velocemente. Essi, in particolar modo, «fanno propendere verso il diretto coinvolgimento dei contraenti nel sistema dei *munera*, presente già in Egitto prima della conquista romana ed ora direttamente collegato all'approvvigionamento alimentare dell'impero» (così D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 136). In primo luogo, lo studioso rimarca, a proposito di *P. Lond.* III 1164 [212 d.C.], come i due protagonisti della vicenda negoziale siano dei metropoliti residenti in città collocate lungo le sponde del Nilo (*Panopolis* e *Tentyris*), che paiono dal contesto generale della contrattazione obbligati ad adempiere un *munus* loro spettante. Si ha infatti che il locatore-venditore procede alla *misthoprasia* per lungo tempo, ossia sessant'anni, del natante di quattrocento *artabae* dopo averla fatta costruire a proprie spese in un cantiere di *Antinoopolis*, ad un prezzo presumibilmente favorevole in paragone a quello che avrebbe corrisposto altrove. Inoltre, egli focalizza l'attenzione sulla grande accuratezza con cui viene descritto l'equipaggiamento della nave, che difficilmente tornerà nella disponibilità del locatore-venditore dopo un tanto ampio lasso

Se è fuor di dubbio che essa fosse contemplata nella *lex locationis* relativa al trasporto di *species annonariae* per incentivarne lo svolgimento da parte dei privati, non è del tutto chiaro, al netto dei profili già indagati nel primo capitolo del presente lavoro, se con tale espressione si faccia riferimento soltanto alla disciplina dell'allocazione del rischio tecnico o anche a quella della responsabilità o, ancora, ad altri aspetti giuridicamente rilevanti, come la concessione di elargizioni o altri benefici diretti in favore dei *navicularii* da parte dei pubblici uffici.

---

temporale con l'intera attrezzatura indicata. Già questi primi due elementi paiono rappresentare l'osservanza precisa di obblighi di legge la cui inottemperanza avrebbe cagionato la perdita di un compenso o di un'immunità (così D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 136). Prosegue l'autore ricordando come, in base a quanto disposto da Marco Aurelio e Lucio Vero in un rescritto di qualche decennio precedente, esistono due categorie di *navicularii*: quelli che intraprendono direttamente la navigazione e quelli che investono una parte considerevole del proprio patrimonio in *res navicolariae* (cfr. Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.6 e anche Scaev. 1 *reg.* D. 50.4.5, sui quali cfr. *infra*). In questo senso, Pbecis e Harmirymius paiono corrispondere alle due categorie ora menzionate: il primo investendo presumibilmente una parte considerevole del proprio patrimonio nella costruzione dell'imbarcazione e il secondo affrontando in prima persona la navigazione nilotica (così D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 137). Un'ulteriore indicazione in sostegno della tesi di Cicero viene ricavata dall'impiego, per cinque volte nell'ambito sempre del papiro londinese in esame, nonché per tre volte in quello di Ossirinco, del termine φόρος a indicare il corrispettivo. Esso pare escludere infatti la natura privatistica del medesimo, apparendo riferibile alla corresponsione di un canone di affitto di origine pubblica, incombente sui soggetti chiamati ad assolvere al *munus publicum* (ciò trova ampio riscontro anche in altre fonti, tra cui *BGU* I, 220 [Fayûm], un documento che attesta il pagamento di un canone per la pesca in acque interne nel III sec. d.C., su cui cfr. G. PURPURA, *'Liberum mare', acque territoriali e riserve di pesca nel mondo antico*, in *AUPA*, XLIX, 2005, 3 ss.). Sul punto, soccorre del resto anche il confronto con *P. Köln* III 147 (su cui cfr. S. R. LLEWELYN - R. A. KEARSLEY, *New Documents illustrating early Christianity. A Review of the Greek Inscriptions and Papyri published in 1980-1981*, Grand Rapids, 1997, 82 s.), che tratta del contratto di affitto breve sempre di una imbarcazione in cambio della partecipazione ai profitti del trasporto per il locatore, indicando sempre con il termine ναῦλον, e mai con 'φόρος', il pagamento del nolo ai trasportatori. Da *P. Oxy.* XVII, 2136 ( ), poi, sono desumibili anche ulteriori elementi in suffragio della tesi in commento. In particolare, si dice che gli *Aurelii Pates* ed *Aniceto* sono subentrati nei procedimenti che concernono la nave e che se *Aurelius Nemesas* non presterà idonea garanzia dovrà restituire alla cassa pubblica una somma uguale a quella che dovrà versare ai soggetti privati: anche questa indicazione dell'erario pubblico, dunque, non appare casuale, ma sembra testimoniare il coinvolgimento in prestazioni liturgiche anche di questi contraenti (come si evince anche dal riscontro con le fonti sulle vendite fiscali nell'Egitto romano: cfr. S. ALESSANDRI, *D. 49.14.5.1 Ulpianus, 'libro XVI ad edictum'. Il pagamento del prezzo nelle vendite fiscali*, Bari, 2014, 5 con letteratura e fonti ivi citate). Pure la lunga durata di tali contratti (sessant'anni per il papiro londinese, cinquanta per quello di Ossirinco) non appare di per sé incompatibile con l'assolvimento di un onere per conto dell'amministrazione pubblica. È del resto noto che la durata dei contratti poteva variare e molto probabilmente, più lungo era il periodo più era ampio il privilegio concesso (così, ad esempio, in Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.3 e in Scaev. 3 *reg.* D. 50.5.3, per limitarsi al novero delle testimonianze presenti nel Digesto, non si fa a una questione di limite di tempo, ma la esenzione viene concessa per il periodo in cui i *navicularii qui annonae urbis serviunt* sono coinvolti in questo servizio: *quamdiu in eiusmodi actu sunt*). Un altro indizio del diretto coinvolgimento della *misthoprasía* nel sistema annonario è rappresentato dal riferimento alla carica di ginnasiarca contenuto nel *P. Oxy.* XVII, 2136 (291 d.C.), alto funzionario con una presumibile funzione, tra le altre, di garante per l'adempimento del servizio (cfr. D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 140 s. e nt. 5, con letteratura e fonti ivi citate). Anche il riferimento ad attrezzature tipiche del trasporto e del carico di grano contenute in *Pap. Lond.* III, 1164h (nell'ordine: tre tramogge per il grano, un misuratore e una bilancia) costituisce peraltro un aspetto decisivo, secondo l'autore citato, per l'attribuzione al contesto dell'amministrazione annonaria della figura giuridica della *misthoprasia* (D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 143). Inoltre, pure in un'ottica di comparazione con altre figure negoziali di rilievo pubblicistico in vigore nell'area egizia di epoca romana, emerge in effetti come «elemento comune a tutte le *misthoprasíai* sopra analizzate è rappresentato dalla somiglianza della loro struttura a quella dei contratti di subappalto di tasse e monopoli che sono giunte a noi» (così D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 143, cui si rimanda per un più ampio approfondimento, con letteratura e fonti ivi citate). In conclusione, secondo la prospettazione in commento, nell'ambito della complessa articolazione del servizio, «i contratti di *misthoprasía* potevano essere usati quali *escamotage* legali per migliorare l'adempimento di gravi *munera*»: per meglio dire, dall'esame delle fonti papiracee citate, effettuato alla luce della legislazione imperiale del II-IV sec. d.C., «sembra infatti potersi desumere che il contratto di *misthoprasía* rappresenti una sorta di appalto a lungo termine usato dai soggetti obbligati all'adempimento dei servizi liturgici per ottimizzare il compimento di tali obblighi statali» (così D. CICERO, *Per un'analisi*, cit., 142). In ultima analisi, pur se la ricostruzione complessiva sin qui proposta appare verosimile, deve anche osservarsi come essa inerisca sostanzialmente alla regolazione del trasporto fluviale di grano egizio destinato alla distribuzione annonaria oltremare, mentre non si attanaglia alla disciplina del trasporto propriamente marittimo del medesimo, fatto oggetto del presente studio.

Prendendo in esame, infatti, il novero complessivo delle fonti che la riguardano, a partire dalle testimonianze di età repubblicana sino ad arrivare ai luoghi del Codice Teodosiano dedicati al tema che della repressione dei *falsa naufragia*, ulteriori rispetto a Digesto[428], si osserva infatti come le espressioni che vi si riferiscono presentano una formulazione per lo più generica, apparentemente poco pertinente alla questione dell'esigibilità o meno della *vectura*[429].

Per rispondere al quesito, risulta imprescindibile pertanto ripercorrere la lunga storia della clausola in esame, muovendo anzitutto dalla ricostruzione complessiva della cornice complessiva dei rapporti tra *navicularii* e amministrazione annonaria, entro la quale, per l'arco temporale interessato dall'attività dei *corpora naviculariorum*, essa si inscrive. Il dovere obbligatorio incombente sui membri di questi *collegia*, infatti, viene inserita in una più ampia cornice giuridica, costituita da una serie di incentivi per i trasportatori[430] o, all'opposto, di obblighi accessori posti in capo a loro, che ne delineano, a seconda del momento storico, la fisionomia complessiva ai fini dell'assolvimento del servizio.

Al riguardo, secondo l'impostazione dominante, è necessario distinguere tra il regime vigente in età alto-imperiale (I - inizio III sec. d.C., grossomodo coincidente con il Principato) e quello successivo, inaugurato, secondo la tesi prevalente[431], a partire dall'età dei Severi, e poi rafforzato soprattutto a partire dal regno di Aureliano in avanti; quest'ultimo più ampiamente testimoniato nell'ambito delle fonti a nostra disposizione[432].

Per quanto concerne il primo, lo svolgimento della prestazione a favore dell'*officium annonae* si sarebbe configurato come liberamente declinabile da parte del singolo *navicularius*[433], con il quale era

---

428 Si pensi al fondamentale passo Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6, a più riprese esaminato.

429 Cfr. *infra*.

430 Che non si riducevano, dunque, alla clausola in esame, pur rivestendo indubbiamente questa un peso centrale: cfr. *infra*.

431 Sotto il profilo storico, può dirsi relativamente certa la fissazione del passaggio al regime di coattività del servizio nell'arco temporale ricompreso tra l'età dei Severi e l'inizio del Dominato (pur con un peso maggiore dato dagli interpreti ora alla figura di questo ora alla figura di quell'imperatore). É in quest'epoca, infatti, che venne progressivamente in luce, per effetto del susseguirsi di varie costituzioni e indirizzi della legislazione imperiale, una nuova considerazione della stessa *functio navicularia* come prestazione avente carattere *lato sensu* fiscale, prima che professionale (sul punto, cfr. CH. SAUMAGNE, *Un tarif fiscal au quatrième siècle de notre ère [d'après des fragments épigraphiques découvertes aà Carthage]*, I, Karthago, 1950, 120 e ss. e soprattutto 167; A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 128, 180 ss., 237 ss., 298 ss.; L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 502 ss.; D. VERA, *Fisco, annona e commercio nel Mediterraneo tardoantico*, cit., 10 s., ma cfr. pure *infra*).

432 Questa contrapposizione tanto è data per assodata, quantomeno nei suoi termini generali, da costituire quasi il punto di partenza obbligato, o il presupposto implicito, di ogni trattazione in tema di *corpora naviculariorum*. Per estrema brevità, cfr. gli indici delle monografie di De Salvo e Sirks: L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 797; A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., V.

433 L'esistenza di un sistema imperniato su una contrattazione diretta tra il singolo *navicularius* e i rappresentanti dell'*officium annonae* pare confermata anche dalla lettura di Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6, già esaminato (cfr. *supra*). Tra le fonti estranee al Digesto, peraltro, essa appare attestata anche da alcuni luoghi contenuti nel *Corpus Inscriptionum Latinarum*: *CIL* III 14165.8 (*[I]ulianus naviculariis / [mar]inis Arela[t]ensibus quinque / [c]orporum vac. I [Quijd lecto decreto vestro scripserim / proc(uratori) Aug(ustorum duorum), e(gregio) v(iro) subi/ci iussi. Opto felicissimi bene valeatis. / E(xemplum) E(pistulae) / Exemplum decreti naviculariorum ma/rinorum Arelatensium quinque cor/porum item eorum quae aput me acta / sunt subiecti et cum eadem querella la/tius procédat ceteris etiam imploranti/bus auxilium aequitatis cum quadam de/nuntiatione cessaturi propediem obsequi / si permaneat iniuria, peto ut tam indemni/tati rationis quam securitati hominum / qui annonae deserviunt consulatur, / imprimi charactere régulas ferreas et / adplicari prosecutores ex officio tuo iu/béas qui in urbe pondus quod susce/perint tradant.*) e *CIL* II, 1180 (*Sex. Iulius Possessor, adiutor Ulpii Saturnini praefecti annonae ad oleum Afrum et Hispanum recensendum item solamina transferenda item vecturas naviculariis exsolvendas*). Il contesto dei due frammenti è il seguente. Nel primo, viene riportato l'episodio di una contesa tra *navicularii* e *mensores* originata da un contratto di trasporto di beni alimentari a Roma. Nella seconda epigrafe, che testimonia i rapporti economico-giuridici intercorrenti tra *praefectus annonae* e *navicularii* della *Baetica*, l'ufficio del prefetto contratta direttamente i servizi da prestare nell'ambito della *cura annonae*: l'*adiutor*, e cioè un collaboratore del prefetto dell'annona che poteva assolvere i compiti più svariati (per tutti, cfr. al riguardo L. DE SALVO,

instaurata direttamente la contrattazione da parte degli uffici dell'annona[434] e che beneficiava, peraltro, di numerosi privilegi, incentivi e vantaggi per il caso in cui intendesse viceversa assumerla[435].

Tale situazione è ben illustrata, a cavaliere tra il II e l'inizio del III sec. d.C., dall'opera di Callistrato e di altri giureconsulti del tempo, che menzionano diversi interventi dell'autorità imperiale rivolti in questo senso.

Così, ci è reso noto che Adriano[436], principe alquanto attento alla politica annonaria in generale[437], concede l'immunità, da intendersi come esenzione dai *munera curialia*[438], a chi possegga delle navi idonee alla navigazione marittima, purché queste siano poste al servizio dell'annona. Su questo provvedimento adrianeo, se ne innesta poi, per quanto a nostra conoscenza, uno ulteriore, emanato da Antonino Pio, il quale dispose che si dovesse verificare che i richiedenti tale immunità rivestissero effettivamente il ruolo di *navicularii*, prima di accordarla[439]; anch'esso conferma, sia pure indirettamente, l'impegno degli imperatori della dinastia degli Antonini nell'ambito degli approvvigionamenti[440].

Tale atteggiamento di benevolenza nei riguardi degli armatori *qui annonae urbis serviunt* è proseguito anche da Marco Aurelio[441], al quale si deve la concessione dell'esenzione dai *munera publica* ai costruttori

Economia privata, cit., 121 ss.), specialmente funzioni straordinarie come pare accada nel caso in commento, viene infatti incaricato dal prefetto *Ulpius Saturninus* (per i riferimenti, cfr. H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 433) di selezionare olio africano e iberico *in loco* e successivamente spedirlo nella capitale, pagando al contempo il relativo compenso ai *navicularii*. Ciò sembra suffragare ancora una volta l'ipotesi che il *praefectus annonae*, in qualità di rappresentante dell'imperatore, concludeva direttamente con gli armatori i contratti di trasporto (così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 100 s. con letteratura ivi citata, cui mi rimetto per una più approfondita analisi dei due passi citati).

434 Mentre invece, per l'epoca di coattività del servizio, i rapporti contrattuali intercorrano tra le autorità competenti e ciascuno dei vari *corpora naviculariorum* coinvolti, considerato in chiave unitario (cfr. *infra*).

435 Questo *favor* per i *navicularii*, che anima la legislazione imperiale sino a tutto il II sec. d.C., è bene sottolinearlo sin d'ora, non verrà mai accantonato però neppure in età postclassica. Sul punto, cfr. *infra*.

436 Cfr. Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.5: *Divus Hadrianus rescripsit immunitatem navium maritimarum dumtaxat habere, qui annonae urbis servient.*

437 Tale aspetto è confermato dall'analisi dei tipi monetali: cfr. *RIC* II 197, 230; 253; 409; 472; 486; 548; 549; 564; 570; 580; 615; 660; 675; 676; 720; 721; 722; 796; 797; 798.

438 Quando si discorre di 'immunità' in termini generali, si intende appunto l'esenzione dai *munera curialia* per J.P. WALTZING, *Étude historique sur les corporations professionelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, II, Louvain, 1895-1900, 399 ss., alla cui ricostruzione aderiscono anche più recentemente anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 495 e D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 47 s. Secondo il primo, in particolare, l'esenzione dei *domini navium* dai *munera municipalia* era già in atto all'epoca di Traiano, come pare potersi desumere da Call. 4 *cogn.* D. 27.1.17.6: *Domini navium non videntur haberi inter privilegia, ut a tutelis vacent, idque divus traianus rescripsit*, ove si dice che questo imperatore negò loro l'esenzione dalla *tutela*, accordata invece ad altre associazioni professionali, come ad esempio quella dei *fabri*, lasciando con ciò intendere che ai *domini* in questione fosse riservata una diversa, più rilevante, immunità (così in particolare J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 402). Ad ogni modo, pure i *domini navium* dovettero comunque ottenerla non troppo tempo dopo, atteso che in *Fragm. Vat.* 236 Ulpiano riporta che questo vantaggio fu in definitiva concesso a tutti coloro i quali lavoravano per l'annona (*sed nunc eis dari eam quae data est is qui annonam populi Romani iuvant*; a conferma di ciò, un ulteriore passo collocato poco prima nella medesima fonte, *Fragm. Vat.* 233, riporta che l'esenzione in parola fosse stata concessa anche ai *pistores*).

439 Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.9: *Divus quoque pius rescripsit, ut, quotiens de aliquo navicularios quaeratur, illud excutiatur, an effugiendorum munerum causa imaginem navicularii induat*.

440 Anche per quanto riguarda Antonino Pio, tale impegno trova corrispondenze nel materiale numismatico a nostra disposizione: cfr. *RIC* III 520; 545; 597; 656; 675; 713; 756; 757; 840; 841; 847; 850; 854; 868; 871 a-b; 877; 880; 884; 887; 891; 895; 898; 910; 912; 918; 921; 942; 948; 956; 964; 969; 980; 981; 993; 1006; 1046 734 a-b; 735; 997.

441 Per le emissioni con simboli annonari di questo imperatore, cfr. *RIC* III 94*; 125*; 142; 143; 151; 152; 372*; 383; 388; 397; 423; 1337; 1338.

di navi della capienza di cinquantamila *modii*, o di più navi da diecimila *modii*, che le mettano a disposizione dell'annona, finché esse permangano effettivamente in servizio[442].

Ancora, viene prevista in questo contesto la *vacatio muneris*, ossia l'esenzione dal servizio[443], per chi conceda al fisco una propria nave propria per un periodo di durata quinquennale, come attestato da un frammento di Scevola[444].

In questo quadro, un rescritto dei *Divi Fratres*, pur restringendo ulteriormente l'accesso all'*immunitas* con finalità antielusiva, al tempo stesso pare estenderne il regime anche a coloro i quali impegnavano la gran parte del proprio patrimonio nell'impresa armatoriale, oltre che ai medesimi naviganti[445].

Tale costituzione pare da leggere in combinato disposto con un altro rescritto adrianeo, in cui si dispone che rimarrà escluso dal godimento dei privilegi in discorso chi, avendo acquistato delle navi, non vi abbia investito che una piccola parte del proprio patrimonio, in modo tale da ottenerli e investire i guadagni ottenuti in attività diverse da quella marittima[446].

Disposizioni di questo tenore, come già anticipato, «non mancano neanche nel corso del III sec. d.C., a riprova del fatto che quelli analizzati non rappresentavano meri episodi, ma rientravano all'interno

---

442 Cfr. Scaev. 3 *reg.* D. 50.5.3: *His, qui naves marinas fabricaverunt et ad annonam populi romani praefuerint non minores quinquaginta milium modiorum aut plures singulas non minores decem milium modiorum, donec hae naves navigant aut aliae in earum locum, muneris publici vacatio praestatur ob navem. Senatores autem hanc vacationem habere non possunt, quod nec habere illis navem ex lege iulia repetundarum licet*. In merito alla prima parte del passo, che qui viene in interesse, cfr. P. HERZ, *Studien*, cit., 123 s., secondo il quale il provvedimento ivi menzionato pare riferirsi solamente ai grossi armatori, escludendo invece i piccoli *navicularii*, con l'ulteriore conseguenza di ridurre a pochi soggetti per ciascuna comunità il novero di coloro che potevano ottenere di essere esonerati dal servizio (*vacatio muneris*) sulla base di esso, con un beneficio dunque per le stesse comunità cittadine (come sottolineato da ultimo da D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 49). Sul passo, tuttavia, cfr. anche l'opinione di G. MARASCO, *Su alcune leggi relative ai 'negotiatores' in età imperiale*, in *Prometheus*, XV, 1989, 64 ss., secondo cui la concessione di questo privilegio deve essere in realtà fatta risalire all'età di Adriano. Del resto, misure premiali nei riguardi di soggetti che avessero costruito navi per il commercio di almeno diecimila modi di stazza erano già state disposte da Claudio, come si desume da Svet. *Cl.* 19: … *naves mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque: civi vacationem legis Papiae Poppaeae, Latino ius Quiritium, feminis ius IIII liberorum; quae constituta hodieque servantur* (sul passo, cfr. anche *infra*).

443 Sul punto, cfr. per una rapida cognizione delle fonti e della letteratura L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 539 ss.

444 Cfr. Scaev. 1 *reg.* D. 50.4.5: *Navicularii et mercatores olearii, qui magnam partem patrimonii ei rei conulerunt, intra quinquennium muneris publici vacationem habent*. La portata di questa testimonianza, che accomuna, come si vede, la posizione dei *navicularii* a quella dei *mercatores olearii* (sul punto, cfr. *supra*), non è univocamente intesa in dottrina. Secondo A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 52 s., il termine di cinque anni fa riferimento alla durata della *vacatio* stessa; mi pare però, con L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 387 nt. 77 (cfr. anche le ulteriori fonti ivi citate), che il senso del passo sia un altro: ossia che, messa a disposizione dell'annona la propria imbarcazione per un periodo di almeno cinque anni, corrispondente alla durata consueta dei contratti (come riconosciuto dallo stesso Sirks), *navicularii* e *mercatores olearii* avrebbero ottenuto la *vacatio muneris publici*. Tale interpretazione è condivisa da H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 216 e P. HERZ, *Studien*, cit., 90 ss.

445 Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.6: *Licet in corpore naviculariorum quis sit, navem tamen vel naves non habeat nec omnia ei congruant, quae principalibus constitutionibus cauta sunt, non poterit privilegio navicularius indulto uti. idque et divi fratres rescripserunt in haec verba:* ἦσαν και ἄλλοι τινε ἐπι τῶν ναυκλήρων και τον σῖτον και ἔλαιον ἐμπορευομένων εἶ την ἀγοραν τοῦ δήμου τοῦ Ρομαϊκοῦ ὄντων ἀτελῶν ἀξιοῦντε τᾶ λειτουργία διαδιδράσκειν, μήτε ἐπιπλέοντε μήτε το πλέον μέρο τῇ οὐσίᾶ ἐν ταῖ ναυκληρίαῖ και ταῖ ἐμπορίαι ἔχοντε. ἀφαιρεθήτω τῶν τοιύτων ἡ ἀτέλεια. Il giurista pone enfasi sull'inasprimento dei controlli da parte dei principi, finalizzati ad arginare i fenomeni elusivi di armatori e appaltatori intenzionati a fruire indebitamente dei privilegi previsti per il trasporto pubblico (sul passo cfr. inoltre *infra*). Più esattamente, esso prende in esame il caso di quei soggetti che, pur facendo parte del *corpus naviculariorum*, non erano nella disponibilità di navi e, pertanto, non avrebbero potuto godere delle esenzioni accordate dalla legge (sulla distinzione tra *navicularii* 'effettivi' e 'onorari', cfr. per tutti P. HERZ, *Studien*, cit., 122, nonché *infra*).

446 Cfr. Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.8: *Negotiatio pro incremento facultatium exercenda est. alioquin si quis maiore pecuniae suae parte negotiationem exercebit, rursus locuples factus in eadem quantitate negotiationis perseveraverit, tenebitur muneribus, sicuti locupletes, qui modica pecunia comparatist navibus muneribus se publicis subtrahere temptant: idque ita observandum epistula divi hadriani scripta est*.

di un vero e proprio programma imperiale di disciplina degli aspetti giuridico-economici della politica annonaria»[447].

A questo, è particolarmente celebre la testimonianza contenuta, ancora una volta, in un passo di Callistrato[448]:

> Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.3: *Negotiatores, qui annonam urbis adiuvant, item navicularii, qui annonae urbis serviunt, immunitatem a muneribus publicis consequuntur, quamdiu in eiusmodi actu sunt, nam remuneranda pericula eorum, quin etiam exhortanda praemiis merito placuit, ut qui peregre muneribus et quidem publicis cum periculo et labore fungantur, a domesticis vexationibus et sumptibus liberentur, cum non sit alienum dicere etiam hos rei publicae causa, dum annonae urbis serviunt, abesse*.

Esso riporta come l'immunità fosse stata accordata tanto ai *navicularii, qui annonae urbis serviunt* quanto ai *negotiatores, qui annonam urbis adiuvant*.

Il brano citato pare attestare, per vero, un'evoluzione del sistema, atteso che esso tratta, nella prima parte, di come verrà riconosciuto un regime particolare di esenzioni ai *negotiatores* e ai *navicularii, quamdiu in eiusmodi actu sunt*, ossia per il tempo in cui essi sono posti al servizio dell'*annona* stessa[449], mentre nella seconda procede all'illustrazione delle ragioni che portarono all'adozione del provvedimento.

Da questo punto di vista, si afferma in particolare che sembrò giusto ricompensare[450] per i pericoli corsi quanti svolgono un servizio, assentandosi 'per causa pubblica', al fine di occuparsi dell'*annona*

---

447 Per dirlo con le parole di D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 50.

448 Per quanto riguarda la datazione, la riconducibilità del frammento in esame all'età severiana non è unanime in letteratura. Secondo una parte della dottrina, infatti, esso sarebbe collocabile al tempo di Traiano (cfr. A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 47 ss.). *Contra*, si professano invece L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 496 ss., sostenendo che il provvedimento descritto risalga all'età di Pertinace e M.V. GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale, e politica finanziaria sotto i Severi*, Napoli, 1988, 78 ss., secondo cui la misura è ascrivibile a Caracalla. Sotto altro profilo, il testo in commento, per il fatto di prevedere dei benefici in favore dei trasportatori strettamente connessi all'effettiva durata della prestazione in favore dell'annona da parte di questi ultimi, si presenta del tutto in linea con gli indirizzi generali della politica degli approvvigionamenti degli Antonini: sul punto, cfr. *infra*.

449 Sulla durata dei contratti stipulati con l'annona, da rapportare a quella dei benefici concessi, cfr. *infra*.

450 Sotto questo profilo, deve menzionarsi anche la circostanza per la quale i trasportatori, oltre a incamerare la *vectura* pattuita in denaro, venivano remunerati con il diritto a percepire in natura una percentuale delle *species* trasportate, come risulta da numerosi passi del Teodosiano che rendono testimonianza, quasi certamente, di una prassi più antica ancora in vigore nella prima metà del V sec. d.C. (l'uso di corrispondere una percentuale sul carico risulta infatti attestato sia in età tolemaica che romana e tardo romana: cfr. A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 17 ss. nonché, per una panoramica generale sui sistemi di pagamento, E. BÖRNER, *Der staatliche Korntransport im griechisch-römischen Aegypten*, Hamburg, 1939, *passim* e F. ÖRTEL, *Die Liturgie*, Leipzig, 1917, 125 nt. 10). Tra essi, assai significativo è CTh. 13.5.7 del 334 d.C., già riportato nel testo e recante più in generale un vero e proprio elenco delle misure economiche di favore riconosciute ai *navicularii*: nella seconda parte del passo, infatti, si stabilisce che gli armatori orientali otterranno il quattro per cento del cerale trasportato (*quaternas in fumento centesimas*), nonché un *solidus* ogni mille misure di carico, come era già stato disposto per la flotta alessandrina. Sul punto, cfr. anche D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 105 e s. (con ulteriore letteratura e fonti ivi citate). Come opportunamente sottolinea quest'ultimo autore, peraltro, «sembra … che le fonti attestino come le quote in denaro e in natura, corrisposte ai *navicularii*, variassero, non soltanto in base alle zone di provenienza del carico, ma soprattutto in relazione ai periodi dell'anno ed alle conseguenti possibili difficoltà e lunghezza del viaggio intrapreso; pertanto, le sopradescritte operazioni di *mensura* e *probatio*, svolte all'arrivo nei centri di stoccaggio di Ostia e Alessandria (e Costantinopoli), risultano ricoprire un ruolo decisivo ai fini della quantificazione e corresponsione del nolo conferito per il trasporto» (cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 106 nonché, per uno studio sulle predette procedure, 81 ss.). Con specifico *focus* sul pagamento in denaro, sulla *vectura*, come rimarcato nel medesimo studio, si deve tenere conto della circostanza per cui la medesima doveva corrispondere a parametri ben precisi, come si evince, tra le altre fonti, dalla lettura di *Beyrouth* (*CIL* III 14165.8): *[I]ulianus navicul*ariis / *[mar]inis Arela[t]ensibus quinque* / *[c]orporum vac. I [Quijd lecto decreto vestro scripserim* / *proc(uratori) Aug(ustorum duorum), e(gregio) v(iro) subi*/*ci*

dell'Urbe, nonché incoraggiarli con premi oltreché esentare da prestazioni e spese private, coloro che, con rischio e fatica, svolgono un servizio (*immunitatem a muneribus … placuit*): tutti questi soggetti, afferma il giureconsulto, venivano liberati *a domesticis vexationibus et sumptibus*, perché, rendendo un servizio all'annona, lo rendevano alla propria città (*cum non sit alienum dicere etiam hos rei publicae causa, dum annonae urbis serviunt, abesse*).

Senza dare eccessiva enfasi alla terminologia utilizzata per riferirsi ai destinatari delle misure menzionate[451], quest'ultime stesse sono la riprova dell'attenzione posta dall'*officium annonae* nel valorizzare il ruolo svolto dalle corporazioni professionali, attraverso anche, non da ultimo, l'intensificarsi dei controlli. L'intento legislativo appare infatti quello di ostacolare i tentativi dei cittadini che spostavano la propria dimora nelle campagne limitrofe, o comunque facevano ricorso ad espedienti di altro genere[452],

*iussi. Opto felicissimi bene valeatis. / E(xemplum) E(pistulae) / Exemplum decreti navicul*ariorum ma/*rinorum Arelatensium quinque cor/porum item eorum quae aput me acta / sunt subieci et cum eadem querella la/tius procédat ceteris etiam imploranti/bus auxilium aequitatis cum quadam de/nuntiatione cessaturi propediem obsequi / si permaneat iniuria, peto ut tam indemni/tati rationis quam securitati hominum / qui annonae deserviunt consulatur, / imprimi charactere régulas ferreas et / adplicari prosecutores ex officio tuo iu/béas qui in urbe pondus quod susce/perint tradant*. Ivi, i trasportatori lamentavano il calcolo non equo del nolo, dal momento che i *mensores* avevano omesso di considerare, ai fini della remunerazione, la quantità di carico effettivamente trasportato; inoltre, era sorto un sospetto di frode nei confronti degli stessi vettori (cfr. J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 472; J.P. REY-COQUAIS, *Sur l'inscription des naviculaires d'Arles à Beyrouth*, in *Syria*, LXX.1-2, 1993, 69 ss.; A. BAROT, *Les navicuires d'Arles à Beyrouth*, in *Rev. Arch*., IV, 1905, 262 ss.). L'estrema dedizione con la quale i *navicularii* pretendono, nel caso di specie, la rettifica del pagamento fa dedurre come gli emolumenti per il servizio fossero molto vantaggiosi, specialmente in un'epoca, gli inizi del III sec. d.C., in cui non era ancora pienamente sviluppato il sistema di coattività del *munus*. D'altro canto, deve considerarsi anche che, nella fonte citata, a venire in rilievo è la rotta *frumentaria* tra Alessandria e Roma, particolarmente costosa rispetto ad altre (come, ad esempio, quella tra Africa e Roma o quella tra Africa e Gallia: questo stato di cose è confermato, pur se nell'ambito del commercio privato, dall'Editto dei prezzi di Diocleziano del 301 d.C., come rimarcato da D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 103 s. e sembra peraltro che, proprio nella medesima logica, sempre più spesso durante il Dominato, la capitale fosse approvvigionata preferibilmente dal Nord Africa). In generale, può dirsi, come sostenuto da J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 98; 370 e nt. 2, che l'ammontare della *vectura* non era necessariamente proporzionale alle distanze percorse ma «*Sans doute les prix sont-ils d'autant plus élevés que la route est peu fréquentée ou plus dangeureuse ou que la région vers laquelle elle se dirige n'assure pas un fret de retour important*»). Al contrario, si può sostenere che la remunerazione fosse influenzata da un insieme di criteri, ulteriori rispetto a quelli ordinari della distanza percorsa e del servizio reso, ma dipendenti anche dal tipo di merce caricata e dalla possibilità di poter effettuare un viaggio di ritorno a pieno carico (così per tutti D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 104).

[451] Dal tenore letterale del testo si evince che, mentre la prima figura, quella del *navicularius*, 'serve' l'annona in un rapporto diretto, il *negotiator* 'collabora' semplicemente con essa, ponendosi quindi quale intermediario (sul punto, cfr. E. RODRIGUEZ ALMEIDA, *Vicissitudini nella gestione del commercio dell'olio betico da Vespasiano a Severo Alessandro*, in *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History*, edited by H. D'Arms and E.C. Kopff, 1978, Charlottesville, 278 s.). Come si è già avuto modo di precisare, la distinzione non doveva essere poi così netta se, come sottolineato tra gli altri da G.E. RICKMAN, *The Corn Supply*, cit., 269, nel corso della repubblica e poi anche dell'impero, la gran parte degli armatori, in grado di trasportare nonché di cambiaire per proprio conto le merci, esercitava al tempo stesso l'attività mercantile. Questo assetto è riscontrato, tra l'altro, dal materiale anforario betico, nel quale nominativi di *mercatores* impegnati nel trasporto di olio annonario si trovano implicati nel commercio anche di altre *species* distribuite in varie parti del Mediterraneo romano, confermando l'ipotesi dell'esistenza di figure di privati imprenditori polivalenti, che operavano sia in proprio sia per conto dell'amministrazione pubblica. Posto questo quadro complessivo emergente dal contesto dei *tituli olearii* (in argomento, cfr. pure *supra*), non pare neppure potersi escludere che le due figure, quella di *navicularius* e quella di *mercator*, fossero perfettamente compatibili tra loro (conclusione cui giunge in sostanza, a quanto mi sembra, anche J. REMESAL RODRÍGUEZ, *La 'annona militaris' y la exportación de aceite betico a Germania*, Madrid, 1986, 111; ma in argomento cfr. pure P. HERZ, *Studien*, cit., 129, ove lo studioso esprime al contempo, tuttavia, alcune perplessità, difficilmente dipanabili allo stadio attuale delle fonti a nostra disposizione, in merito alle precise modalità operative adottate da queste figure 'ibride').

[452] Tra questi, come già sottolineato a proposito di Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.6-9, doveva essere assai rilevante in pratica quello dell'acquisto di navi a basso prezzo con l'obiettivo di simulare l'adempimento in prima persona del servizio (a questo riguardo, cfr. Ulp. 3 *opin.* D. 50.6.1 pr., ove Ulpiano indica espressamente che quanti fingano di esercitare attività connesse con il commercio annonario *nulla constitutione immunitatem a muneribus civilibus habent*).

per sottrarsi agli obblighi connessi alla propria origine[453]. Doveva del resto accadere alquanto di frequente[454] che un curiale, la cui posizione aveva assunto nel tempo carattere pressocché ereditario, desideroso di sottrarsi ai gravosi oneri inerenti alla medesima, tendesse a entrare a far parte del *corpus naviculariorum*, funzione quest'ultima remunerata con numerosi vantaggi[455].

Un passo di Scevola, degli inizi del III sec. d.C., già menzionato nel presente studio[456], inoltre, rende conto della *vacatio muneris publici* riconosciuta ai *navicularii* e *mercatores olearii* che, per la durata di un quinquennio, pongono a disposizione del fisco la maggior parte del proprio patrimonio. Quest'ultima testimonianza attesta, dunque, come il sistema delle esenzioni andasse assumendo in quel tempo contorni sempre più definiti: non solo si esige che il servizio sia effettivo e ciò viene controllato in maniera gradualmente più rigida[457], ma viene altresì regolamentata la durata dell'esenzione.

Traendo alcune considerazioni generali sulle fonti sin qui prese in esame, emerge in primo luogo un evidente legame con la legislazione precedente, risalente al I sec. d.C., posto in luce emblematicamente da Call. 1 *cogn.* D. 50.6.6.3. Anzitutto in quanto nel passo si prevede non soltanto la remunerazione per il rischio sostenuto, ma anche che «l'azione intrapresa verrà incoraggiata tramite premi (*nam remuneranda pericula eorum, quin etiam exhortanda praemiis merito placuit*), espressione questa, che evidenzia come venga data ormai quasi per scontata l'incentivazione dell'insidioso servizio pubblico e che testimonia una consuetudine legislativa già certamente riconosciuta, quantomeno al tempo di Callistrato»[458].

Tra gli ulteriori elementi che fanno propendere per il consolidamento del sistema, anche il richiamo indistintamente a entrambi gli operatori commerciali, *negotiatores* e armatori, contenuto nel

---

[453] Rilevante a questo proposito è la testimonianza offerta da Ulp. *l. sing. de off.* D. 50.5.1.2: *Qui in fraudem ordinis in honoribus gerendis, cum inter eos ad primos honores creari possint qui in civitate munerabantur, evitandorum maiorum onerum gratia ad colonos praediorum se transtulerunt, ut minoribus subiciantur, hanc excusationem sibi non paraverunt*, essendo per giunta quest'ultimo passo con maggiore certezza ascrivibile all'età dei Severi. In materia, cfr. soprattutto B. SANTALUCIA, *I 'libri opinionum' di Ulpiano*, I, Milano, 1971 212 ss., il quale si occupa delle modalità impiegate da Ulpiano nel tentativo di schematizzare «l'oppressivo sistema di liturgie che sotto i Severi si avviava a divenire uno dei principali mezzi con cui il potere centrale tentava di far fronte alla crisi economica sempre più dilagante».

[454] Essendo infatti attestato in età successiva (tra fine III e inizio IV sec. d.C.), come riportato da D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 52. Non solo. Tale tendenza a sottrarsi ai *munera* cittadini è infatti ben evidente anche in altri luoghi del Digesto, non concernenti il navicolariato: si prenda in considerazione, ad esempio, Ulp. 16 *ad ed.* D. 3.2.2.2, in cui viene presentato il caso di uomini che, pur di sottrarsi ad essi, si arruolano tra le fila dell'esercito imperiale; ed ancora, si ricordi quanto espresso in Call. 1 *cogn.* D. 50.2.11, ove viene descritta la fattispecie di municipali anziani, che chiedendo in anticipo di accedere al decurionato, facevano in modo che i doveri pubblici andassero a gravare sui cittadini più giovani (così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 53). Va anche considerato, sotto questo profilo, che la politica dei Severi fu del resto connotata sia dall'introduzione progressiva di sempre più considerevoli oneri pubblici miranti a tutelare le esigenze della vita delle comunità sia dall'accrescimento delle richieste dell'*aerarium*. Tra tali *munera*, entrava quasi certamente la costruzione di navi, atteso che, in Ulp. 4 *de off. procons.* D. 49.18.4, Ulpiano, riportando quanto statuito da Severo e Caracalla sul punto, afferma esattamente che i veterani verranno esonerati dalla requisizione dei battelli.

[455] Sul punto, è emblematico l'esempio citato da Libanio (*Ep.* 705 [a. 362]), attestante il caso di un decurione che chiede di poter far parte di 'quelli che portano il grano dall'Egitto' per evitare di dover adempiere ai *munera curialia*. Sul punto, A.H.M. JONES, *The Greek City from Alexander to Justinian*, Oxford, 1940, 189, in proposito, sostiene che, benché molti membri della curia non volessero rinunciare al loro *status* sociale, allo stesso modo, si verificavano casi di altri, che tentavano di uscirne per poter ottenere l'immunità.

[456] Scaev. 1 *reg.* D. 50.4.5: *Navicularii et mercatores olearii, qui magnam partem patrimonii ei rei contulerunt, intra quinquennium muneris publici vacationem habent.*

[457] Sulla quale cfr. *infra.*

[458] Così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 54.

medesimo frammento «risulta perfettamente in linea con quanto indicato nella *Vita Divi Claudii* di Svetonio e nelle altre fonti» in cui viene descritta la differente funzione svolta dalle due categorie. Secondo l'esegesi proposta, infatti, la concessione sarà garantita in maniera indistinta, sia ai mercanti che intraprendono da sé la navigazione, sia agli armatori che abbiano ricevuto l'appalto per lo svolgimento del servizio»[459].

Al contempo, l'omesso riferimento alla navigazione durante i mesi invernali, presente invece nell'opera dello storico, pone l'accento su una graduale trasformazione del processo, dando attestazione del carattere non più 'stagionale'[460] dei privilegi concessi ad armatori e appaltatori, che costituiscono ormai il corrispettivo ordinario accordato in funzione dei servizi annonari resi[461].

Inoltre, benché si possa notare una certa continuità tra i provvedimenti dei primi imperatori e quelli del III sec. d.C., al tempo stesso non può non rilevarsi al contempo lo sviluppo e la presenza sempre più costante dell'elemento dei *munera* all'interno della politica fiscale di quest'età.

Secondo la dottrina, ciò è da riconnettere ad una riforma della fiscalità compiuta, nel 199-200 d.C., nella provincia, fondamentale per gli approvvigionamenti di grano, d'Egitto[462]. Quest'ultima portò infatti, nelle intenzioni dei Severi, alla rielaborazione della categoria del *munus publicum* e, per dirla con Giangrieco Pessi, «alla trasformazione, in chiave unitaria, della categoria … con l'emergere della funzione pubblica dell'imposta e con il graduale affermarsi dell'autonomia dell'obbligo fiscale (sempre più connesso al patrimonio e alla persona e sempre più lontano dalla carica e dalla funzione pubblica svolta)»[463]. Agendo in una prospettiva più ampia, infatti, i giureconsulti severiani, ricomprendendo le *collationes* tra i doveri pubblici[464] e sostenendo il carattere personale della contribuzione individuale, qualificheranno l'onere tributario come vero e proprio strumento utile per modellare la comunità imperiale.

È quindi nella ricostruzione che questi giureconsulti severiani, Papiniano in particolare, propongono dei *munera publica* che si coglie una delle novità politico-economiche più dirompenti dell'età

---

459 Così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 54 s.

460 Sul punto, cfr. *infra*.

461 Per P. HERZ, *Studien*, cit., 144 ss., la cui ricostruzione appare condivisibile, i *negotiatores* sono da inscriversi nell'ambito della categoria dei commercianti e dei mercanti che provvedevano volontariamente all'approvvigionamento urbano.

462 Sulla quale mi rimetto agli studi di A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 47 (con ulteriori fonti e letteratura ivi citate).

463 Cfr. M.V. GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale*, cit., 48 s. Sulla proposta di ricostruzione dell'autrice, si ritiene di aderire alle osservazioni di D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 55 nt. 164, per il quale «l'ipotesi avanzata dall'autrice … inquadra tale fenomeno come conseguenza del processo di costruzione di un'amministrazione centrale dell'Impero avente lo scopo di controllare e governare le varie comunità, superando le differenze tra i diversi ordinamenti locali e trasformando gradualmente le magistrature provinciali in semplici organi dell'amministrazione stessa. In un tale contesto, sarebbe emersa la necessità di codificazioni normative idonee a garantire un'azione rapida ed efficace ai rappresentanti del potere centrale, che fornissero al contempo veri e propri 'prontuari di norme di diritto tributario' utili al controllo sul conferimento degli *honores*, l'imposizione dei *munera* e la dispensa dalle funzioni pubbliche».

464 Al riguardo, cfr. Pap. 1 *resp.* D. 50.5.8.3: *Qui muneris publici vacationem habet, per magistratus ex improviso collationes indictas recte recusat; eas vero, quae e lege fiunt, recusare non debet*. Ivi, il giurista, delineando la *vacatio a muneribus publicis*, indica altresì che le *collationes* rientrano al loro interno secondo quanto stabilito dalla cancelleria imperiale e dalla giurisprudenza. Sul punto, cfr. F. *'Stipendium vel tributum'. L'imposizione fondiaria nelle dottrine giuridiche del II e III secolo*, Napoli, 1963, 87 ss., il quale reputa, muovendo proprio dal passo citato, che proprio all'età di Papiniano le *collationes* erano qualificabili come *munera publica*.

severiana: in questa prospettiva, l'irrigidimento del sistema di questi oneri contribuirà al mutamento dei rapporti tra *officium annonae*, *navicularii* e *negotiatores* e all'eliminazione di qualsivoglia ulteriore intermediazione[465]. Tale ultima considerazione sembra in effetti costituire un'imprescindibile premessa, non sufficientemente valorizzata in letteratura, all'inquadramento del contesto generale che connota l'operatività della *functio* navicularia nell'età cd. 'coattiva' della stessa[466].

Tenuto conto di tutto ciò, va da ultimo menzionato un divieto di sottoposizione delle medesime categorie, imprenditori privati dediti al servizio annonario, ai vincoli curiali espresso da un provvedimento di Settimio Severo[467], a propria volta particolarmente attento, a quanto risulta dalla *Historia Augusta*[468], alla *cura annonae*.

Per altro verso, ciò che ora più interessa, pare che proprio il regno di quest'ultimo *princeps* abbia rappresentato uno snodo decisivo per il passaggio al regime imperniato sul controllo centralizzato del servizio. Ciò emerge, in particolare, dall'analisi del materiale anforario betico, che testimonia l'iniziativa, assunta durante il governo di Settimio, di trattare direttamente con i *navicularii* (la cui funzione, a differenza del passato, nel quale spesso le figure di armatori e mercanti coincidevano, veniva ora circoscritta al trasporto), eliminando gli intermediari, sino a quel momento attivi nel settore, per ragioni di contenimento della spesa pubblica[469]. Il dato di rilievo emergente dalle evidenze archeologiche è infatti quello della presenza, nell'iscrizione *beta* collocata sul ventre delle anfore, a partire dall'età di Settimio Severo, della scritta *fisci rationis patrimonii* in luogo della consueta, sino ad allora, indicazione del *mercator-navicularius*[470].

Tale mutamento va inscritto con ogni evidenza all'interno della più ampia cornice rappresentata dal progetto politico severiano di riorganizzare l'apparato burocratico e amministrativo imperiale, dettato, sul piano economico-sociale, dalla tendenza a favorire le esigenze del ceto equestre[471]. Sotto questo profilo, degna di nota è anzitutto l'espansione, che si registra sotto questi imperatori, dell'attività negoziale

---

465 Così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 55 s.

466 Sul punto, cfr. subito *infra*.

467 Cfr. Paul. 1 *decret.* D. 50.2.9.1; Paul. 1 *resp.* D. 50.5.9.1 (ove analoga concessione è testimoniata per i *negotiatores frumentarii*).

468 Cfr. HA *Sev.* 18.3, su cui mi permetto di rinviare alle osservazioni svolte da O. HIRSCHFELD, *'Annona'. Die Getreideverwaltung in der römischen Kaiserzeit*, in *Philologus*, XXIX, 1870, 24 s. e, più recentemente, da A. SEGRÈ, *Essays on Byzantine Economic History*, I, *The 'Annona Civica' and the 'Annona Militaris'*, in *Byzantion*, XVI, 1942-1943, 401 e, per quanto riguarda le distribuzioni di olio, H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 197 ss.; D. MANACORDA, *Testimonianze sulla produzione e il commercio dell'olio tripolitano nel III secolo*, in *Dialoghi di archeologia*, IX-X, 1977, 555 ss.

469 Cfr. *supra* nelle note.

470 Cfr. *supra* nelle note.

471 Quello che per lo più andava ad accrescere le fila proprio dell'apparato burocratico-amministrativo imperiale, come ricordato tra gli altri da D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 57, a discapito di quello senatorio (in argomento, cfr. per tutti le osservazioni di F. GRELLE, *'Stipendium'*, cit., 89: «per comprendere la politica sociale severiana bisognerebbe distinguere fra interessi della classe senatoria in Roma e nelle province e quelli dei "ceti medi" che alimentano la burocrazia [ed esprimono i giuristi]. I militari vengono assimilati proprio a questa classe intermedia»). Come opportunamente posto in luce da altra dottrina, poi, tutte queste problematiche sono naturalmente connesse alle esigenze di cambiamento economico e sociale che contraddistinguono l'intero III sec. d.C. (in materia, mi rimetto agli studi di S. MAZZARINO, *L'impero romano*, Roma, 1973, 601, 921; M. MAZZA, *Lotte sociali e restaurazione autoritaria nel III secolo d.C.*, Catania, 1970, *passim*; F. DE MARTINO, *Storia economica di Roma antica*, II, Firenze, 1980, 357 ss.; M.V. GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale*, cit., 33 ss.).

del fisco, sino al punto di determinare la quasi totale sostituzione dello stesso all'*aerarium populi romani*[472], posto che militari e cavalieri erano ravvisati come un fattore di stabilità dell'Impero stesso[473]. In questo inedito scenario, caratterizzato dal continuo incremento delle erogazioni pubbliche e soprattutto delle spese militari, finalizzate al rafforzamento dell'esercito quale espressione di un nuovo ceto medio e fonte di legittimazione del consenso imperiale, Settimio Severo andò dunque alla ricerca di tutti gli strumenti utili al reperimento di entrate finanziarie[474].

Ciò fece si, tra le altre conseguenze, che, in ragione delle confische imperiali, il ricorso all'acquisto di *frumentum* dai privati si era ridotto in maniera costante, «comportando che differenza di quanto riscontrato in età traianea, in quest'epoca si fece fronte al fabbisogno di cereale mediante il prelievo delle imposte in natura, ed in misura minore, attraverso il sistema degli appalti»[475].

A completare questa prospettiva generale, va infine collocata pure la trasformazione dell'*annona militaris* in imposta ordinaria, precisamente a partire dalla data del viaggio di Settimio Severo in Egitto (199-200)[476]. Con il mutamento di tale riscossione in stabile tributo, peraltro gradito dai soldati in quanto riscosso in natura e, come tale, insensibile alla diminuzione del potere d'acquisto, l'imperatore aveva cercato infatti di far fronte alla sempre crescente spesa pubblica, di cui quella militare costituiva indubbiamente un segmento assai significativo[477].

[472] Proprio in questo periodo, infatti, si registrano i primi tentativi di elaborazione sistematica della materia riguardante il fisco: si vedano il *de iure fisci* di Callistrato nonché i *Fragmenta de iure fisci* di Paolo e il *Liber singularis de delatoribus* di Marciano.
[473] Cfr. M.V. GIANGRIECO PESSI, *Situazione economico-sociale*, cit., 37 (con letteratura ivi citata).
[474] D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 57 e nt. 170.
[475] D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 59.
[476] Momento che segnò anche la concessione dello stato municipale a tale provincia: sul punto, cfr. per brevità D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 59.
[477] D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 59.

Questi cambiamenti, consolidatosi in definitiva al termine della dinastia dei Severi[478], furono poi propugnati, e anzi ulteriormente rafforzati, anche da Aureliano[479], il cui regno sembra in effetti aver rappresentato lo spartiacque decisivo nel passaggio al regime vincolistico[480].

Sotto questo profilo, merita menzione la testimonianza della *Historia Augusta*, secondo cui questo principe avrebbe costituito mediante un proprio provvedimento nuove corporazioni di *navicularii* fluviali egizi e laziali che, secondo l'interpretazione preferibile formulata in letteratura, si andarono ad affiancare a quelle già esistenti[481]: *navicularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amnicos posuit*[482].

A tacer d'altro, essa costituisce infatti una vivida testimonianza dell'interesse nutrito dal potere imperiale sul finire del III sec. d.C., dopo la rovinosa fase della 'dittatura militare', al controllo diretto dei meccanismi di approvvigionamento annonario, persino mediante la creazione diretta 'dall'alto' di nuove associazioni professionali, oramai vagamente assimilabili a veri e propri organi dell'amministrazione stessa[483].

---

478 Cfr. *supra* nelle note.

479 Secondo parte della dottrina moderna, è proprio alla figura di questo imperatore che si lega l'inizio del regime vincolistico proprio dell'età tardoantica: cfr., al riguardo, M. BESNIER, *'Navicularius'*, cit., 21; J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 70 s.; J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 195 s.; A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung*, cit., 6 s.; P. HERZ, *Studien*, cit., 191 ss.; A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 139 ss. Ad ogni modo, certamente durante il suo periodo di governo si registrarono importanti cambiamenti nel fenomeno annonario globalmente considerato, quali la sostituzione delle distribuzioni di frumento con quelle di pane e l'ampliamento delle *species annonariae* a nuovi beni, come la carne di suino e il vino. Nondimeno, egli sembra aver gratificato il popolo anche con distribuzioni di denaro e di sale. Tutto ciò appare attestato da un ampio novero di fonti: HA *Aur.* 35.1-2; 47-48; Aur. Vict. *Caes.* 35.7; *epit. de Caes.* 35.6; Zos. 1.61.3; Chronogr. 354 *MGH, AA* 9 *Chron. min.* 1.148. Tra le varie testimonianze relative a questo principe, vale poi la pena di soffermarsi su HA *Aur.* 47.3, in quanto risulta interessante in merito al dibattito sull'origine dei *corpora naviculariorum* (sul quale, cfr. anche *infra*): *Quod ut esset perpetuum, navicularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amnicos posui, Tiberina extruxi ripas, vadum alvei tumentis effodi, diis et Perennitati vota constitui, almam Cererem consecravi*. Questo passo riporta una lettera che sarebbe stata scritta dal sovrano al prefetto dell'annona, dalla quale si desume che egli avrebbe 'istituito' corporazioni di *navicularii* in Egitto e sul Tevere (*navicularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amnicos posui*). Si tratta di un'attestazione certamente fittizia: per quanto riguarda i *navicularii Niliaci*, il trasporto fiscale di grano era certamente già in uso da molto tempo (come già riteneva a suo tempo W. LIEBENAM, *Zur Geschichte un Organisation des römische Vereinswesens*, Leipzig, 1890, 72), mentre la connotazione di questi ultimi come *novi* potrebbe riferirsi a un nuovo tipo di rapporto con l'amministrazione pubblica (così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 388); in merito ai *navicularii amnici* di Roma, la loro esistenza in età anteriore a questo frammento è attestata da materiali epigrafici più antichi (cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 178 con letteratura e fonti ivi citate; *contra*, A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 140). Essa, ad ogni modo, certamente rende conto di un peculiare interesse dell'autorità imperiale di incentivare l'operatività delle associazioni di *navicularii* e le loro prestazioni; così, rispetto ai *navicularii* tiberini, la lettera in questione pare attestare, se non altro, un incremento del trasporto fluviale, in relazione alla politica annonaria perseguita dallo stesso Aureliano (così anche J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 1895-1900, 70 s. nt. 573; J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 195).

480 La sempre maggiore importanza attribuita, a cavaliere tra II e III sec. d.C., alla categoria dei *navicularii* e a quella dei *negotiatores* trova riscontro immediato nelle testimonianze epigrafiche risalenti a questo periodo, provenienti dalle singole regioni interessate dalla loro attività, quali in primo luogo: Spagna, Gallia, Sardegna, Africa, Sicilia, Egitto, nonché la stessa Italia (sul punto, mi rimetto per brevità a L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 391 ss.).

481 Come già evidenziato *supra*: cfr. *infra*.

482 Cfr. HA *Aur.* 47.2-3: *Aurelianus Augustus Flavio Arabiano praefecto annonae. inter cetera, quibus dis faventibus Romanam rem publicam iuvimus, nihil mihi est magnificentius quam quod additamento unciae omne annonarum urbicarum genus iuvi. 3 quod ut esset perpetuum, navicularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amnicos posuit, Tiberinas exstruxi ripas, vadum alvei tumentis effodi, dis et Perennitati vota constitui, almam Cererem consecravi.*

483 Come già rimarcato a più riprese nella presente ricerca.

Del tutto coerentemente con le evidenze sin qui ripercorse, va rilevato dunque che nell'età del Dominato la *functio* si sarebbe in sostanza contraddistinta per il suo carattere tendenzialmente inderogabile, tanto da risultare, per svariate ragioni ancora non del tutto chiarite, 'odiosa'[484].

Quel che può dirsi certo è che, in questo mutato contesto, sul piano prettamente giuridico, l'obbligatorietà del servizio viene ad investire, oltre al 'tradizionale' campo dei diritti di obbligazione, indirettamente anche quello del diritto associativo, non meno che dei diritti reali di garanzia e, persino, quello successorio[485].

Così, si pervenne in primo luogo ad ammettere che soltanto un individuo riconosciuto come '*idoneus facultatibus*'[486], ossia dotato di un patrimonio sufficiente, potesse entrare a far parte dei *corpora naviculariorum*, secondo uno schema comune ai mutamenti registrati, nel medesimo periodo, anche da altre

---

484 In argomento, mi limito in questa sede a rinviare alle conclusioni raggiunte da P. BALDACCI, *'Negotiatores' e 'mercatores frumentarii' nel periodo imperiale*, in *RIL*, CI, 1967, 273 ss. secondo cui «… il problema non stava nel servire o meno l'Impero, ma nei termini e nelle condizioni di questo servizio». Ma sul punto, cfr. anche H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture de l'annone*, cit., 296 ss., per il quale la forte influenza esercitata dalla prefettura dell'annona sull'organizzazione del serivizo che si registra in questo periodo storico non fu comunque mai di portata tale da determinare l'instaurazione di un regime di vero e proprio 'dirigismo' pubblico; nonché *infra*.

485 Come emerge da CTh. 13.5.19: *Idem aaa. tatiano praefecto praetorio. quae de navicullariis et curialibus ordinasti, maneant illibata adque perpetua; sint perpetuo naviculariі, quia, qui merito esse debeant, providisti. ac si, cum obierint, subolem non relinquent, quilibet in eorum facultatibus qualibet ratione successerit, auctoris sui munus agnoscet. manebit vero in ordine curiali et ei filius in officium curiale succedat. nihil hic subripiendum decerpet ambitio; ipsa denique, si quoquo modo annotatio elicita fuerit, excludatur. dat. vi id. sept. veronae valentiniano a. iiii et neoterio conss.* (390 *sept.* 8). Vi si statuisce che chiunque (*quilibet*), avendo ricevuto a qualunque titolo l'eredità di un *navicularius*, è tenuto ad assumerne l'onere (senza peraltro venir meno anche agli obblighi municipali, i quali ben potevano gravare, oltre a quelli annonari verso Roma, sul singolo armatore: sul tema, cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 499 s.). Ciò appare indirettamente confermato anche da altre costituzioni imperiali di quegli anni, pur se indagate dalla dottrina per lo più in relazione al problema della cumulabilità tra *munus navicularium* e *munera curialia*, come CTh. 12.1.149: *Idem aa. ennoio suo salutem. curiales in exitium curiarum se conantur exuere quacumque occasione patrimonii qualitercumque quaesiti naviculariorum onere volentes suam originem commutare. qua in re, quia totum inhibere non possumus, ratione dividimus. civitas ergo quem genuit, non amittat: patrimonium, quod ex ordine naviculariorum advenerit, prodat pro moderatione quem ditat, quia nec emere nec donatum adsequi nec damnosam quisque hereditatem adire compellitur, cum et in deliberationibus coniunctionum futurarum commodis prospiciatur heredum. neminem igitur sublimitas tua ad expediendas publicas necessitates parenti curiae se permittat auferre detque operam, ut et ordines curiarum nostrarum reddantur indemnes et patrimonia naviculariorum non pereant, sed functionis uterque status habeatur incolumis. dat. vii kal. ian. olybrio et probino conss.* (395 dec. 26), cui corrisponde, per la parte occidentale, CTh. 3.5.25, emanata a Milano nello stesso anno. Vi si dice che se qualcuno, con l'intento di sottrarsi ai *munera curialia*, abbia cercato di entrare in possesso, a qualunque titolo, di un patrimonio gravato da *munus navicularium*, egli sarà nondimeno assoggettato ad entrambi (… *functionis uterque status habeatur incolumis*): devono infatti essere rispettati da un lato gli interessi della curia (*civitas ergo quem genuit, non amittat*) e, d'altro canto, un patrimonio gravato dalla *functio* deve sottostare alla medesima nella misura dovuta (*patrimonium, quod ex ordine naviculariorum advenerit, prodat pro moderatione quem ditat*), dato che nessuno può essere forzato ad accollarsi una *damnosa hereditas* (ossia un patrimonio ereditario gravato di un passivo: sul valore tecnico-giuridico da attribuirsi all'aggettivo '*damnosus*, *- a*, *- um*', cfr. *ex aliis* Iul. 3 *ad Urs. Fer.* D. 17.1.31; Afr. 7 *quaest.* D. 24.3.33; Gai. 23 *edict. prov.* D. 29.2.57.1; Pomp. 3 *ad Muc.* D. 50.16.119; Gai 2.163; Paul. Sent. 3.4.11) contro la sua volontà. Sul punto, mi permetto di rinviare a L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 501 s. e ntt. 88, 89, 90. Ma che il servizio avesse assunto con il tempo un carattere anche in qualche modo 'ereditario' pare attestato altresì per certi versi da CTh. 13.5.14.3 (sulla prima parte di questa costituzione, cfr. *infra* nelle note): *His autem naviculariis, qui fuerint instituti, servari privilegia africana decernimus, ita ut facultatibus propriis per succedaneas hereditatum vices perpetuo sint obnoxii functioni.* (371 febr. 11). Al netto di ulteriori problematiche sollevate dal passo, pare che da esso emerga il diritto-dovere dei *naviculariі* africani, una volta riorganizzato il *corpus* (*qui fuerint instituti*), di trasmettere la *functio* ai loro figli. Nonché da CTh. 13.5.3, recante la disposizione di Costantino per la quale, in caso di patrimonio trasmesso ad altri per via ereditaria, il titolare di quest'ultima doveva sobbarcarsi gli obblighi naviculari per la parte spettante. Ancora, sotto Valentiano III, fu previsto che il *corpus* come tale aveva diritto alla successione *ab intestato* dei beni dei *naviculariі* (*Nov. Val.* 28.1 [450 d.C.]).

486 Cfr. CTh. 13.5.11; 13.5.13; 13.5.14; 13.5.18; 13.6.8. In argomento, cfr. F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, II, cit., 1971, 144. Ma l'intervento nel reclutamento dei trasportatori emerge anche da altri luoghi del Teodosiano, tra i quali merita senz'altro menzione CTh. 13.9.3.4: … *quoscumque vacuos publico invenerit officio, in complexum vestri ordinis adplicate, dummodo is, qui in municipalibus manet causis, nominatione ordinis non teneatur. dat. viii id. feb. treviris gratiano v et theodosio i aa. conss.* (380 febr. 6). Ivi, gli imperatori emananti impongono ai membri dei *corpora* d'Africa di ammettere tra le proprie fila chiunque non sia impiegato in un altro lavoro pubblico.

corporazioni e associazioni professionali[487]. Tale idoneità era dapprima vagliata dall'assemblea generale del *corpus* e poi, a ulteriore suggello della rilevanza, nei rapporti con l'annona, della composizione interna[488] dell'associazione professionale medesima, vidimata e convalidata dallo stesso *praefectus urbis*[489]. Si giunse, inoltre, a tracciare una netta distinzione tra i *navicularii tout court* e i meri proprietari (o possessori) di (singole) *res navicullariae*[490]: i primi gravati dal *munus* nell'intero loro patrimonio e inoltre sotto il profilo personale, i secondi unicamente sul piano patrimoniale e in relazione alle singole *res navicullariae*[491] entrate nella propria disponibilità[492].

Poteva naturalmente accadere che l'alienante, proprio in conseguenza della cessione ad altri dei beni assoggettati alla *functio*, divenisse non più idoneo al servizio oppure che l'acquirente stesso non si fosse dimostrato idoneo a sostenerlo: nel primo caso, l'atto sarebbe risultato invalido (e quindi inefficace, con la conseguenza che il cedente avrebbe poi dovuto riprendere in sé i beni che giuridicamente non erano mai fuoriusciti dal proprio patrimonio); nel secondo, il *navicularius* avrebbe dovuto continuare a farsi carico del *munus* sino a quando l'avente causa non fosse risultato idoneo. Ciò in quanto alle autorità pubbliche preposte alla gestione annonaria non interessava l'organizzazione interna del collegio, se non nella misura in cui questa poteva dispiegare indirettamente degli effetti concreti sull'economia imperiale[493].

Per agevolare i controlli, ed evitare quindi che dalla circolazione giuridica di questi beni potessero scaturire frodi in danno all'amministrazione imperiale, i possedimenti fondiari rientranti tra le *res navicullariae* erano riportati, sino al termine del IV se. d.C. (ma si tratta di una prassi certamente più risalente[494]), nei *libri censuales*[495].

---

487 Si pensi ad esempio al caso dei *mancipes salinarum* e *thermarum* (su cui cfr. *infra* nelle note).

488 Questa, del resto, doveva apparire alquanto variegata, potendo ricomprendere anche membri *honorarii* (così J. ROUGÉ, *Recherches*, cit., 245), ossia che vi impegnavano solamente i capitali risultando al contempo però esclusi da determinati privilegi (cfr. Call. 1 *cogn*. D. 50.6.6.6). Tra questi, dovevano annoverarsi presumibilmente anche persone o enti il cui ingresso nel *corpus* era legalmente vietato (come il fisco medesimo, determinati personaggi di alto rango, donne e, in età cristiana, la chiesa: cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 529 nt. 189 con fonti ivi citate; J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 1895-1900, 289 s. e F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, II, cit., 1971, 146 s.).

489 Cfr. *ex aliis* CTh. 13.5.13: … *quod tamen idoneos et communis delectus adseruit et facultatum inspection conprobavit et sententia tuae* (e cioè del *PU*) *sublimitatis adstruxit* (369 dec. 2). Al riguardo, cfr. J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 1895-1900, 366 s.; A. CHASTAGNOL, *La préfecture urbaine à Rome sous le Bas-Empire*, Paris, 1960, 305, 362; P. HERZ, *Studien*, cit., 244. Questo meccanismo è sostanzialmente avvalorato anche da CTh. 13.5.14.4, ove l'imperatore Valente sembra invitare il *PPO* Modesto a effettuare con accuratezza l'*adlectio* dei nuovi corporati scegliendoli, tra gli altri criteri orientativi indicati, di una determinata estrazione sociale (*administratores*, *honorarii*, *curiales*, *veteri idonei navicularii*, *primipilares* e, se lo richiedevano, anche senatori: cfr. CTh. 13.5.14.4). Sul tema generale, per brevità cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 527 s., 530 (con letteratura e fonti ivi presenti).

490 Cfr. F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, II, cit., 1971, 146 s., nt. 36.

491 Un concetto che include non solamente i fondi (*praedia navicularioum*), come si desume da CTh. 13.5.3; 13.5.7; 13.5.19; 13.5.20; 13.6.2; 13.6.3; 13.6.5, che fanno riferimento ai beni dei *navicularii* con espressioni generiche (quali *patrimonium*, *facultates*, *domus*); ancora, va tenuto conto dei casi in cui ad essere vincolate al *munus* sono in particolare le stesse navi impiegate per il trasporto (CTh. 13.5.28; 13.7.1; 13.7.2; 14.21.1: sul punto, cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 548 s. con letteratura ivi citata).

492 Cfr. J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 1895-1900, 89 s.; F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, II, cit., 1971, 143 ss.; L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 527 ss., 531 ss.

493 Sul punto, cfr. *infra.*

494 Dal momento che nella costituzione che se ne occupa (cfr. nt. seguente), si dice, della *agri opinio* (ossia la *professio censualis*), che essa era *antiquitus … adscibta*.

495 Cfr. CTh. 13.6.8: *Impp. arcadius et honorius aa. messalae praefecto praetorio. hi, qui fundos navicullariae functioni adscriptos a navicullariis acceperunt quolibet ad se titulo transeuntes, secundum agri opinionem, quae antiquitus habetur adscripta, navicullariam functionem suscipere cogantur.*

Quest'ultimo dato si interseca inoltre con quello emergente dalle fonti in materia di alienazione di beni preordinati alla *functio*[496]: ammessa a partire da Costantino[497], ma sotto imposizione di una sorta di 'diritto di seguito' a vantaggio dell'autorità, che conservava intatta la propria pretesa sulla destinazione de essi. Ad analogo risultato pratico, poi, mirava quella disciplina, stabilita da Valentiniano I[498], per la quale il *corpus* poteva recuperare i medesimi se questi erano stati acquisiti, in qualsiasi forma, da soggetti estranei al servizio. L'alienazione di detti beni era, del resto, del tutto disincentivata dalla legislazione imperiale[499]: sotto questo profilo, ne veniva vietata anche la trasmissione dei beni assegnati alla *functio* ai propri figli, parenti o addirittura ad altri *navicularii*, presumibilmente con l'intento di evitare un frazionamento degli stessi tale da far ricadere le singole porzioni al di sotto della soglia imponibile[500].

Oltre a tutto ciò, l'*annonaria praestatio* divenne, almeno in alcune province, in un certo senso ereditaria[501], attraverso la previsione per cui i singoli membri delle corporazioni armatoriali potevano reclamare l'eredità di fondi caduti in proprietà altrui.

---

neque eas condiciones sibi aestiment profuturas, quas venditor minus idoneus in se receperit impositas ementis arbitrio, hac tamen ratione servata, ut, si ad minus idoneum fuerit translata possessio, etiam auctores transscripti praedii teneantur obnoxii sitque hoc in promptu, ut damnis fiscalibus primitus ab idoneis consulatur. et cetera. dat. xiiii kal. mart. mediolano theodoro v. c. cons. (399 febr. 16). Su di essa, mi permetto di rinviare a F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, II, cit., 1971, 147 e P. HERZ, *Studien*, cit., 255.

496 Che poteva avere luogo, con l'intento di liberarsi dal *munus*, da parte non solo dei privati, ma anche del fisco o delle municipalità: cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 537.

497 Cfr. CTh. 13.6.1: *Imp. Constantinus a. ad decretum naviculariorum. Alienationes possessionum a naviculariis factas fugiendi muneris gratia praeiudicare vobis non sinimus. Ideoque volumus, ut comparatores supra scriptarum possessionum interpellato praefecto annonae ad id obsequium compellantur, cui se obnoxios esse fecerunt. Dat. V kal. nov. Constantino a. VII et Constantio caes. conss.* (326 oct. 28). Sul punto, cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 536.

498 CTh. 13.6.2: *Impp. Valentinianus et Valens aa. ad Symmachum praefectum Urbi. Post alia: patrimonia naviculariorum, quae quolibet genere in extraneorum dominia demigrarunt, in corporis sui ius proprietatemque remeent. Dat. III id. iun. Mediolano Valentiniano et Valente aa. conss.* (365 ian. 11). È da credere che disposizioni di questo tipo abbiano giocato un ruolo rilevante nel processo di progressiva pubblicizzazione dei *corpora* stessi che connota l'epoca del Dominato, risultando essi qui, a ben vedere, come degli strumenti di cui si serve l'amministrazione centrale per non distrarre risorse utili all'espletamento del *munus*.

499 Come testimoniato *ex aliis* da CTh. 13.6.6*: Imppp. Valentinianus, Valens et Gratianus aaa. ad provinciales Afros. Fundi omnes ad naviculariorum dominium pertinentes et ad aliorum iura translati fisco vel re publica vel navicurario vel quolibet alio distrahente sive donante vel ad filios vel propinquos vel extraneos transferente, etsi ad navicularios translati sint, reddantur dominis actione in rem et persecutione concessa, nisi maluerint hi, ad quos res pervenerint, onus agnoscere, cui erat ille obnoxius, cuius nomine vindicatio competit, evictionis ac melioratae rei perceptorumque fructuum inspectione habita. Et cetera. Dat. VII id. april. Treviris Modesto et Arinthaeo conss.* (372 apr. 7). Cfr. sul punto L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 537.

500 Così P. HERZ, *Studien*, cit., 245 ss., in commento a CTh. 13.5.14: *Imppp. Valentinianus, Valens et Gratianus, aaa. ad Modestum praefectum praetorio. Iuxta eum tenorem, quem a divo principe Constantio datum musoniani clarissimae memoriae praefecti praetorio executione constat esse roboratum, intra Orientales provincias naviculariorum corpus impleri iubemus, ea videlicet statutorum ratione servata, ut per eminentiam tuam numerus naviculariorum designetur tam intra Orientem quam intra Aegyptiacas partes, qui praesenti possit indictione compleri, excusandis videlicet pro denum milium modiorum luitione quinquagenis numero iugis in annonaria praestatione dumtaxat, ita ut vestes adque equi ceteraeque canonicae species ab indictione eadem non negentur.* 1. *Ad conficienda vero competentia navigia a provincialibus cunctis primitus materiae postulentur, reparationem deinceps per singulos annos isdem navicularis ex concessa iugorum inmunitate curaturis.* 2. *Eorundem autem naviculariorum ex fide nobis nomina loca substantiae nuntientur brevibus duplici ratione conscriptis, quot videlicet de veteribus quotque sint et quales recenti adsociati delectu.* 3. *His autem navicularis, qui fuerint instituti, servari privilegia Africana decernimus, ita ut facultatibus propriis per succedaneas hereditatum vices perpetuo sint obnoxii functioni.* 4. *Et sunt corpora, de quibus navicularii ex indictione quinta decima constituendi sunt iuxta sacram iussionem ita: ex administratoribus ceterisque honorariis viris praeter eos, qui intra palatium sacrum versati sunt, de coetibus curialibus et de veteribus idoneis navicularis et de ordine primipilario. Et de senatoria dignitate ut, si qui voluerint freti facultatibus, consortio naviculariorum congregentur. Dat.* III *id. feb. Constantinopoli Gratiano a.* II *et Probo conss.* (371 febr. 11).

501 CTh. 13.6.2-6: *Impp. valentinianus et valens aa. ad symmachum praefectum urbi. post alia: patrimonia naviculariorum, quae quolibet genere in extraneorum dominia demigrarunt, in corporis sui ius proprietatemque remeent. dat. iii id. iun. mediolano valentiniano et valente aa. conss.* (365 ian. 11). *Idem aa. ad musifilum vicarium africae. adversus petitionem naviculariorum de suo iure certantium spatium non praescribat annorum, etiam illis adsertionibus remotis, quibus nonnulli amplexantur quae divorum principum consecuti fuere permissu. sed et si est quidquam navicurario iuri obnoxium, quod domus nostrae proprietatem spectat, tolerare praecipimus navicularias functiones. dat. prid. kal. aug. vangionibus valentiniano et valente aa. conss.* (368? 370? 373? iul. 31). *Idem aa. ad dracontium vicarium africae. post alia: navicularae facultates navicurario corpori*

Tutto ciò pare confermare, *ictu oculi*, l'idea della penetrante pervasività del servizio, rimarcata ad ampio respiro nelle fonti, anche sul piano terminologico, con il ricorrere di espressioni quali *functioni obnoxietas*[502] proprio per riferirsi alla situazione soggettiva di subiezione dei *navicularii* al *munus*, ravvisato, in questo mutato contesto, essenzialmente quale prestazione fiscale di indole patrimoniale in favore dell'amministrazione pubblica[503].

Tutte queste innovazioni debbono cioè aver contribuito, con ogni certezza, alla percezione del *munus navicolariorum* quale prestazione 'odiosa', secondo un *topos*, lo si è già ricordato, ricorrente; ciononostante, deve essere al contempo rimarcato come l'effettiva portata di quest'ultimo, ad un più attento esame delle risultanze in nostro possesso, meriti di essere senz'altro ridimensionata.

Che la politica imperiale di *favor* per i *navicularii* abbia continuato a contraddistinguere anche i secoli IV e V, pur nel nuovo contesto di coattività del servizio, appare infatti attestato, oltre che dalla circostanza per cui l'accesso a tale categoria sembra essere, ancora per quest'epoca, un obiettivo ambito (soprattutto, lo si è visto, da parte dei *curiales*, interessati a sottrarsi per questa via ai relativi oneri[504]), dalla previsione, da parte di alcune costituzioni imperiali, di una generale esenzione '*ab ominubs oneribus et muneribus*' in favore dei *navicularii* stessi[505], oltre che di altre più specifiche esenzioni (come, ad esempio, quella dai *munera extraordinaria* concessa ai *navicularii* di Spagna[506]), o privilegi (come, ad esempio, quelli disposti in favore dei *navicularii* africani[507]) loro concessi[508]. Tale situazione generale è ben esplicata da un

---

reddantur, si bona rite retinentes subire eorum onera nolint, quorum possessione fruuntur. ceterum si sponte cognoscunt navicolariam functionem sine exceptione potioris vel cuiuscumque, bona ad se transmissa sine inquietudine possideant, cum pro rata ex parte debitis fungantur officiis. et cetera. dat. iiii kal. mai. remis lupicino et iovino conss. (367 apr. 28). *Idem aa. ad aurelianum praefectum annonae. temporibus praescriptionem in vindicatione rerum ad navicularios pertinentium cognoscat tua gravitas esse succisam. domum etiam mansuetudinis nostrae in his, quae navicolario nomine obnoxia sunt, agnoscere praecipimus debitam functionem. dat. iii kal. octob. lupicino et iovino conss.* (367 sept. 29). *Imppp. valentinianus, valens et gratianus aaa. ad provinciales afros. fundi omnes ad navicolariorum dominium pertinentes et ad aliorum iura translati fisco vel re publica vel navicolario vel quolibet alio distrahente sive donante vel ad filios vel propinquos vel extraneos transferente, etsi ad navicularios translati sint, reddantur dominis actione in rem et persecutione concessa, nisi maluerint hi, ad quos res pervenerint, onus agnoscere, cui erat ille obnoxius, cuius nomine vindicatio competit, evictionis ac melioratae rei perceptorumque fructuum inspectione habita. et cetera. dat. vii id. april. treviris modesto et arinthaeo conss.* (372 apr. 7), su cui cfr. S. SOLAZZI, *La definizione dell'armatore in Dig. 14,1,1,15 e la locazione perpetua della nave*, in *Riv. dir. navig.*, IX-XIV, 1943-1948, 44; in merito a CTh. 13.6.3, cfr. anche J.A.B. SIRKS, *Sulpicius Severus' Letter to Salvius*, in *BIDR*, XXIV, 1982, 156 e nt. 42 nonché, in generale sul tema, v. anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 514, 536 ntt. 228 e 229.

502 Cfr. *ex multis* CTh. 13.5.3; 13.5.14.3.

503 Senza che però venga mai abbandonata, per l'età classica avanzata e postclassica, pure la concezione del trasporto annonario anche come prestazione personale del *navicularius* in favore dell'amministrazione pubblica: per tutti, cfr. nuovamente L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 509 (con confutazione delle tesi di Mickwitz).

504 CTh. 12.1.149 e 13.5.25.

505 CTh. 13.5.5; CTh. 13.5.17.

506 CTh. 13.5.4; CTh. 13.5.8.

507 CTh. 13.5.10.

508 Sul tema generale, cfr. GOTHOFREDUS, *ad CTh. 13.5*; O. HIRSCHFELD, *'Annona'*, cit., 84; H. PIGONNEAU, *'De convectione urbanae annonae et de publicis navicolariorum corporibus apud Romanos'*, S. Cloud, 1876, 65 ss.; ID., *L'annone romaine et les corps des naviculaires particulèrment en Afrique*, in *RAF*, IV, 1886, 230; M. BESNIER, *'Navicularius'*, cit., 22 s.; J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 1895-1900, 393 ss.; V. BANDINI, *Appunti*, cit., 160; F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, II, cit., 1971, 115 ss. Nell'ambito di queste disposizioni, in dottrina si sono affacciati dubbi prevalentemente con riguardo all'effettiva portata dell'esonero '*ab omnibus oneribus et muneribus*', soprattutto se esso fosse riferito anche alla tassa fondiaria, che doveva costituire il più gravoso tra gli oneri fiscali (così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 504 ss.). Sul punto, cfr. *supra*. A questo riguardo, l'attenzione degli studiosi si è focalizzata su CTh. 13.5.14 *supra* riportato, risalente all'anno 371, in cui appaiono espressamente esonerati dalla sopportazione dell'*annonaria praestatio* i *navicularii* delle province orientali e quelli egizi. Proprio sulla base di questo passo, è stata in passato prospettata, quasi per via indiziaria, stante il silenzio generale delle ulteriori fonti a nostra

passo del Teodosiano che costituisce a ben guardare un vero e proprio elenco dei tipi di esenzioni riconosciute, nonché delle misure economiche garantite agli armatori:

> CTh. 13.5.7: *Idem a. naviculariis orientis. pro commoditate urbis, quam aeterno nomine iubente deo donavimus, haec vobis privilegia credidimus deferenda, ut navicularii omnes a civilibus muneribus et oneribus et obsequiis habeantur inmunes et ne honores quidem civicos, ex quibus aliquod incommodum sentiant, subire cogantur. ab administratione etiam tutelae, sive legitimae sive eius, quam magistratus aut provinciae rectores iniungunt, habeantur inmunes. et vacatione legis iuliae et papiae potiantur, ut etiam nullis intervenientibus liberis et viri ex testamento uxorum solidum capiant et ad uxores integra voluntas perveniat maritorum. de proprietate etiam vel hereditate vel qualibet alia civili causa pulsati ne ex rescripto quidem nostro ad extraordinarium iudicium evocentur,*

---

disposizione sul punto, la tesi per cui tutti gli appartenenti ai *corpora naviculariorum* sarebbero stati esonerati in ogni tempo dagli obblighi annonari. Essa ha goduto di particolare favore presso quegli autori propensi a intravvedere nelle associazioni di *navicularii* degli ultimi due secoli dell'Impero non già delle corporazioni professionali, quanto piuttosto congregazioni di meri *possessores*, essendosi determinata nel frattempo un'evoluzione della stessa *functio* in mera prestazione fiscale (anziché professionale) incombente, appunto, sui *navicularii* intesi oramai a propria volta quali semplici titolari di fondi gravati dalla medesima (cd. *praedia naviculariorum*). Si tratta di una ricostruzione che, così formulata (a partire da CH. SAUMAGNE, *Una tarif fiscal*, cit., *passim* seguito, variamente, da A.H.M. JONES, *The Roman Economy; Studies in Ancient Economic and Administrative History*, Totowa, 1974, 58 s. e J.A.B. SIRKS, *Sulpicius Severus' Letter*, cit, 143 ss.) non può essere seguita, in quanto, a tacer d'altro, troppo palesemente in contrasto con le risultanze delle fonti, a cominciare dal Codice Teodosiano, ove viene fatto sovente riferimento al carattere professionale della prestazione richiesta ai *navicularii*, nonostante la conclamata esistenza di *praedia naviculariorum*, istituiti dall'autorità centrale per l'Africa intorno alla terzultima decade del IV sec. d. C. e verosimilmente esistenti anche altrove (cfr. A.J.B. SIRKS, *'Qui annonae urbis serviunt': Juridical Regulations under the Roman Empire Concerning Transportation Overseas and along the Tiber of 'Onus Fiscale', particularly for the 'Annona'*, Amsterdam, 1984, 330 con fonti ivi citate) e benché nei rispettivi *corpora* affluissero anche soggetti che non erano armatori, ma che semplicemente avevano acquistato la titolarità di singole *res navicularie* (così come emerge che di queste associazioni potevano far parte anche *administratores*, *curiales*, *primipilares* e senatori; senza però che la fisionomia professionale dei corpora stessi fosse posta in dubbio: cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 509 e nt. 114; G. MICKWITZ, *Die Kartellfunktionen der Zünfte und ihre Bedeutung bei der Entstehung des Zunftwesens. Eine Studie in spätantiker und mittelalterlicher Wirtschaftsgeschichte*, Leipzig, 1936, 174 s.). Ancora, con riguardo a CTh. 13.5.14, ci si deve soffermare sull'inciso: … *intra orientales provincias naviculariorum corpus impleri iubemus, ea videlicet statutorum ratione servata, ut per eminentiam tuam numerus naviculariorum designetur tam intra orientem quam intra aegyptiacas partes, qui praesenti possit indictione compleri, excusandis videlicet pro denum milium modiorum luitione quinquagenis numero iugis in annonaria praestatione dumtaxat, ita ut vestes adque equi ceteraeque canonicae species ab indictione eadem non negentur*, cui si è appellata la maggior parte degli interpreti moderni per sostenere l'esonero dei *navicularii* dall'imposta fondiaria, per interrogarsi sull'effettiva portata dell'esenzione ivi stabilita (*pro denum milium modiorum luitione quinquagenis numero iugis*), oggetto di dibattito sin dai tempi del Gothofredo. Quest'ultimo si era primo pronunciato in favore di un'esenzione parziale e limitata ai *navicularii* orientali, nella misura di cinquanta *iuga*, in ragione di diecimila *modii* di grano trasportati (cfr. GOTHOFREDUS, *ad CTh. 13.5.14*). Al netto di ulteriori teorie elaborate sul punto dalla fine dell'Ottocento in poi (cfr. *ex aliis* i lavori in parte già citati di H. PIGONNEAU, *L'annone romaine*, cit., 230; J. GEBHARDT, *Studien über das Verpflegungswesens von Rom und Kostantinopel in der spätrömischen Kaiserzeit*, Dorpat, 1881, 80 ss.; K.J. MARQUARDT, *De l'organisation financière chez les Romains*, Roma, 1888, 294 ss.; J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 1895-1900, 412; C.P. SHERMAN, *The Roman Administrative Marine*, in *Studi in onore di S. Riccobono nel quarantesimo anno del suo insegnamento*, II, a cura di G. Castiglia, Palermo, 1936, 75; V. BANDINI, *Appunti*, cit., 171; P. HERZ, *Studien*, cit., 235; CH. SAUMAGNE, *Una tarif fiscal*, cit., 161; L. CRACCO RUGGINI, *Economia e società nell'Italia annonaria. Rapporti tra agricoltura e commercio dal IV al VI secolo d.C.*, Milano, 1961, 136 nt. 371; EAD., *Le associazioni professionali nel mondo romano-bizantino*, in *Artigianato e tecnica nella società dell'Alto Medioevo occidentale*, Spoleto, 1971, 153 nt. 187), la migliore chiave di lettura di queste disposizioni, rispetto al tema del controverso assoggettamento dei *navicularii* all'imposta fondiaria, o della ricomprensione anche di quest'ultima nella generale esenzione *ab omnibus oneribus et muneribus*, è forse *a contrariis*: se partiamo dal presupposto che il parziale esonero dall'imposta fondiaria viene presentato nella costituzione in esame come un vantaggio per gli armatori orientali ed egizi, allora non può che apparire evidente come, almeno al tempo in cui essa fu emanata (e indubbiamente anche all'epoca di Costanzo, cui il provvedimento in discorso si riferisce), i *navicularii* delle altre province vi erano soggetti, come forse gli stessi orientali ed egizi in un momento storico diverso (cfr. anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 516 la quale, condividendo questo ragionamento, così conclude: «Quello fornito dalla costituzione sopra esaminata è l'unico, ma forse sufficiente, indizio, che può far pensare che anche i *navicularii* fossero sottoposti all'imposta annonaria … »). Era stato, del resto, già un merito dello stesso CH. SAUMAGNE, *Una tarif fiscal*, cit., 161 ss., pur all'interno di una cornice ricostruttiva, come si è visto, discutibile, quello di scalfire l'opinione tradizionale in auge sino al tempo in cui egli scrive, secondo cui i *navicularii* mai sarebbero stati soggetti all'imposta fondiaria.

sed agentibus in suo foro respondeant. et ad exemplum alexandrini stoli quaternas in frumento centesimas consequantur ac praeterea per singula milia singulos solidos, ut his omnibus animati et nihil paene de suis facultatibus expendentes cura sua frequentent maritimos commeatus. accepta kal. dec. optato et paulino conss. (334 dec. 1).

Senza riprendere gli aspetti già esposti, conviene osservare come, nella seconda parte del frammento si stabilisca che gli armatori, in questo caso quelli orientali, otterranno il quattro per cento del cerale trasportato (*quaternas in frumento centesimas*), nonché un *solidus* ogni mille misure di carico, in accordo con un precedente già disposto in favore dei componenti della flotta alessandrina[509].

Sotto altro punto di vista, se i mutamenti in senso coattivo incidono complessivamente sullo statuto della *functio* che si registra sul piano formale del dettato normativo, inoltre, è altrettanto noto come, in pratica, abbia avuto luogo per tutto il corso del IV/V sec. d.C. una sorta di 'braccio di ferro' tra *navicularii* organizzati in *corpora* e autorità centrale[510], con i primi intenti a escogitare espedienti di vario

[509] Dall'analisi delle fonti papiracee risulta che questo sistema di remunerazione del servizio svolto risentisse dell'influsso delle pratiche commerciali egizie e risultasse inalterato appunto ancora nel IV sec. d.C.; l'usanza di corrispondere una percentuale del carico trasportato risulta infatti testimoniato sia in età tolemaica che romana che tardo-romana: CTh. 13.5.7 (sul punto, cfr. *infra*).

[510] Ma anche di prevaricazione dei *navicularii* più abbienti su quelli più deboli, nonché di alcuni corporati nei riguardi di altri, appartenenti a un differente collegio attivo nel contesto dei rifornimenti annonari. Il primo aspetto appare attestato da alcune fonti, che testimoniano il tentativo da parte dell'autorità imperiale di reprimere questo genere di abusi, posto che, per il resto, la struttura organizzativa interna dei *corpora* era rimessa all'autonomia patrimoniale degli associati. Tra queste, vi è CTh. 13.5.6, indirizzata da Costantino ai *navicularii* della provincia d'Africa: *Idem a. ad felicem. commoda nobis visa est ea dispositio, quae expresse navicularios in hunc ordinem formavit, ut non promiscue, sed per vicissitudines rite servatas iuges cursus agnoscerent et exiguos implerent, quo ita levamentis alternantis auxilii cunctorum fortunae et tenuiorum potissimum confirmarentur nec necessitas fieret aliquos semper longiora lustrare ac plerisque obnoxios casibus fieri. quod ne ulterius possit accidere, labor omnibus par et iustus adiunctus sit et subsidia pari ratione deferantur nec tenuiores in querellas infructuosae complorationis incurrant. proposita vii id. sept. karthagine optato et paulino conss.* (334 *sept.* [?] 7 [?]). Essa risulta di grande interesse per ciò che concerne l'articolazione interna del *corpus* in relazione alla *functio* da assolvere nei confronti dell'annona: all'origine della sua emanazione vi devono essere state delle lamentele, sfociate poi in un procedimento giudiziario, dei *navicularii tenuiores* nei confronti dei *potentes*, che li avevano costretti, sfruttando la loro influenza sulle autorità, a sobbarcarsi i viaggi più lunghi e faticosi, mentre essi li rifuggivano, godendo per contro, a quanto sembra di desumere (così anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 521), degli aiuti finanziari e degli altri privilegi concessi dal potere imperiale come contropartita per l'adempimento della *functio*. A fronte di ciò, l'imperatore interviene ribadendo che l'organizzazione del *corpus* prevedeva che i corporati a turno (*per vicissitudines rite servatas*) si accollassero parimenti viaggi lunghi e brevi (*iuges cursus agnoscerent et exigue implerent*), di modo tale da poter aumentare la propria ricchezza con tale alternanza e che non sorgessero doglianze da parte dei corporati costretti a *semper longiora lustrare*. Costantino, pertanto, auspica che, da allora in poi, *labor omnibus par et iustus adiunctus sit* e che i *subsidia pari ratione deferantur* (L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 521). Su questa testimonianza, per ulteriori prospettive di approfondimento, cfr. GOTHOFREDUS, *ad CTh. 13.5*, *passim*; A. STÖCKLE, *'Navicularius'*, in *RE*, XVI.2, 1935, *passim*; C. DUPONT, *Le réglementation économique dans les constitutions de Constantin*, Lille, 1936, 127; F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni*, II, cit., 1971, 167 s.; A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 154 ss. (in particolare, v. 155 s. circa l'interpretazione proposta del termine '*subsidia*'); P. HERZ, *Studien*, cit., 241 s. Sotto il secondo profilo, i conflitti più frequenti devono essere stati quelli tra trasportatori e misuratori, come emerge dal contesto di *CIL* VI 1759, risalente al 395 d.C. Tale epigrafe attesta l'esistenza di un *diuturnum luctamen*, opponente *codicarii* e *mensores*, che pare terminato alla fine del IV sec. d.C. grazie all'intervento del prefetto dell'annona Ragonio Vincenzo Celso. La ricomposizione del contrasto pare in effetti confermata da una costituzione di Onorio e Teodosio II del 417 d.C., riversata in CTh. 14.4.9: *Impp. honorius et theodosius aa. palladio praefecto praetorio. post alia: ad excludendas patronorum caudicariorum fraudes et portuensium furta mensorum unus e patronis totius consensu corporis eligatur, qui per quinquennium custodiam portuensium suscipiat conditorum, clandestinum ad collegas digma missurus, ne quid ex specie fraus occulta vectorum pessimae qualitatis inmutet. cui praemia ista deferimus, ut, si optima fide administraverit munus iniunctum, post expletas lustralis sollicitudinis metas comitivae tertii ordinis honore cumuletur idque non iam ex codicillis nostris, sed constituti istius consequatur indulto; deprehensus in fraude amisso patrimonio ad pistrini etiam munia prima revocetur. illud etiam decernimus, ne in singulos tres primos patronos corporum singulorum vir clarissimus praefectus annonae ius habeat corporalis iniuriae nam sufficit in delinquentem illustris urbani censura iudicii. dat. vii kal. ianuar. ravennae honorio a. xi et constantio ii v. c. conss.* (417 dec. 26). Per il tramite di essa, riprendendo presumibilmente precedenti misure

tipo e per sottrarsi all'odioso servizio (ricadendo nella *vacatio muneris*) e per lucrare ai danni del secondo[511], talora dedicandosi persino a forme di commercio vietate[512].

Naturalmente, questi episodi, attestati dalle fonti con frequenza[513] vedevano per protagonisti per lo più i *navicularii* dotati di maggiore forza contrattuale, ossia quelli più ricchi e influenti; talora anche a discapito di ulteriori categorie di armatori professionali. Più in generale, va evidenziato come gli imperatori intervenivano di frequente per punire gli abusi dei *navicularii* più abbienti con disposizioni severissime che però, proprio in quanto reiterate di continuo, assai probabilmente godevano di scarsa effettività. Emblematica, sotto questo profilo, è la vicenda testimoniata la vicenda retrostante all'emanazione di una nota costituzione di Onorio e Teodosio II, nell'anno 409 d.C., quando era in corso a Costantinopoli una grave carestia[514]. Si tratta di:

> CTh. 13.5.32: *Impp. honorius et theodosius aa. anthemio praefecto praetorio. cum nauarchorum coetus circiter provincias orientis inopia navium titubaret et investigandae classis optentu insularum secessus obiret et navigandi opportunitate transacta iudiciorum indignatio sine transvectionis expectaretur effectu, merito celsitudo tua praefecto augustali et insularum praeside conventis alexandrinae et carpathiae classis summates et nonnullos alios naucleros eo professionis adduxit, ut onus frumentarii commeatus, qui per orientales nauarchos ex alexandrinae civitatis*

normative adottate dallo stesso Ragonio che non ci sono pervenute direttamente, gli imperatori legiferanti stabilivano che i patroni delle due corporazioni si alternassero tra loro per controllarne e reprimerne le frodi ai danni dell'annona. Mediante tale disposizione, cioè, si introduceva un principio di responsabilità, controllo reciproco e, verosimilmente, rotazione del patronato tra le due corporazioni. Quest'ultimo appare confermato, con riguardo alle relazioni tra le associazioni di *suarii* e *pecuarii*, anche da CTh. 14.4.9, del 417 d.C. (in argomento, cfr. per brevità L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 519 s. nt. 144).

511 Il tema delle frodi perpetrate dai privati incaricati del servizio ai danni dell'amministrazione annonaria, come si è avuto modo di anticipare (cfr. *infra*), è in verità più risalente, rimontando sino al contesto medio-tardo repubblicano che, nel pieno delle guerre puniche, vede i *publicani* coinvolti nell'organizzazione del medesimo. Ancora una volta, il nostro riferimento è nell'opera di Tito Livio, Liv. 25.3.8-11: *Dilectum consulum M. Postumi Pyrgensis cum magno prope motu rerum factum impedi<i>t. publicanus erat Postumius, qui multis annis parem fraude avaritiaque neminem in civitate habuerat praeter T. Pomponius Veientanum, quem populantem temere agros in Lucanis ductu Hannonis priore anno ceperant Carthaginienses, hi, quia publicum periculum erat a vi tempestatis in iis, quae portarentur ad exercitus, et ementiti erant falsa naufragia et ea ipsa, quae vera renuntiaverant, fraude ipsorum facta erant, non casu. in veteres quassatasque naves paucis et parvi pretii rebus impositis, cum mersisset eas in alto exceptis in praeparatas scaphas nautis, multiplices fuisse merces ementiebantur.* Vi si narra che due *publicani*, appartenenti ai diciannove che erano stati ingaggiati per far fronte alla crisi dell'erario del 215 a.C., M. Postumio Pirgense e T. Pomponio Veientano, in occasione di un trasporto, fecero ricorso all'*escamotage* di caricare fittiziamente delle merci di scarso valore in alcune imbarcazioni, facendole in seguito naufragare e denunziando l'incidente al pretore onde ottenere l'indennizzo per la perdita subita, come prescritto dal contratto di ingaggio (così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 31). Significativo è anche l'epilogo dell'avvenimento: il Senato, pur informato dell'accaduto, non ritenne di perseguire i colpevoli, mentre, portata l'attenzione sull'accaduto all'assemblea popolare per mezzo dei tribuni della plebe, Postumio Pirigense e Pomponio Veientano furono in definitiva condannati soltanto a seguito dell'uso della violenza da parte dei propri sostenitori. Esso rende infatti l'idea degli effettivi rapporti di forza tra imprenditori privati e pubblici apparati sin dall'epoca in cui si inseriscono le vicende riportate (per le quali, cfr. da ultimo D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 31 e nt. 95.

512 Cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 519, 551 ss., 575 ss.; M. CALCAGNO, *Un sistema nuovo di controllo sulle navi in partenza: la costituzione di Teodosio II del 18 settembre 420 (accolta in CTh. VII, 16,3)*, in *Civiltà classica e cristiana*, III, 1982, 373 ss., 385 s.; G. VISMARA, *Limitazioni al commercio internazionale nell'Impero romano e nella comunità cristiana medievale*, in *Scritti Ferrini*, Milano, 1947, 443 ss.; C.R. WHITTAKER, *Trade and Frontiers of Roman Empire*, in *Trade and Famine in Classical Antiquity. Proceedings of the Cambridge Philological Society*, edited by P. Garnsey and C.R. Whittaker, Cambridge, 1983, 110 ss.

513 Cfr., senza pretesa di esaustività, C.Th. 7.16.3; 13.5.13-14; 13.5.28; 13.5.32-34; 13.8.1; 14.5.1; Amm. 28.1.17-8; Zos. 6.11.

514 Non meno complessa era in quel momento la situazione a Roma, a propria volta colpita da carestia: erano gli anni del secondo assedio di Alarico, che si era impadronito di Portus e pretendeva la destituzione di Onorio e l'elezione di Attalo (Zos. 4.10) nonché della sospensione dell'invio di olio e frumento a Roma dall'Africa da parte di Eracliano, con conseguente grande speculazione sull'approvvigionamento di questi prodotti da parte dei *negotiatores* (cfr. L. CRACCO RUGGINI, *Economia e società*, cit., 171).

conditis consuerat ad sacratissimam urbem transferri, in suam fidem susceptum ad eadem augustissimae urbis horrea comportarent, solaciis pro mercedula praestitis ex tributariae pensitationis inmunitate vel ex eo, quod vocatur filikon, nec non etiam aliis, quae tuae cognitionis limavit examen; ita ut, super naufragiorum, quae contigerint casibus usitato more habita quaestione, si qui calculus modiationis dicatur tempestate maris deperisse, sub tuae sedis auditione nequaquam feratur acceptus, sed haec dispendii lacuna in omne navicullariorum concilium, pro rata scilicet contingentis muneris, deferatur. haec igitur nostra lege firmamus. dat. xiiii kal. feb. honorio viii et theodosio iii aa. conss. (409 *ian.* 19).

In tale frangente, i *navicularii* d'Oriente, pur non rifiutandosi apertamente di effettuare i trasporti annonari, se ne erano di fatto liberati, accampando a pretesto la *inopia navium*, con la conseguente asserita necessità di reperirle nelle isole dell'Egeo, ma in realtà tentando, mediante questa manovra dilatoria, di far trascorrere la stagione della navigazione[515].

Di conseguenza, spirata ormai quest'ultima, si ordinò[516] comunque che fossero i *navicularii* di Alessandria e Carpathos, nonché '*nonnulli alii navicularii*' (forse sino a quel momento esenti dal *munus*) [517], ad occuparsi, almeno parzialmente[518], dell'approvvigionamento della capitale dell'Impero d'Oriente; avendo peraltro certamente gli alessandrini già adempiuto per parte propria, prima dell'inverno, al *munus* e dovendosi pertanto accollare costoro, per giunta durante la staione sfavorevole, un ulteriore viaggio a causa della condotta dei loro omologhi orientali.

La frode perpetrata da quest'ultimi è quindi duplice: nei confronti certamente delle autorità pubbliche preposte agli approvvigionamenti annonari ma anche, e non in misura minore, nei riguardi degli appartenenti ad altri *corpora navicullariorum* involti nell'architettura complessiva del sistema degli approvvigionamenti.

Volendo tracciare un bilancio sull'episodio, è davvero poco agevole stabilire quale tra le due parti abbia in definitiva prevalso nella vicenda: il potere imperiale aveva comunque assicurato il rifornimento

---

515 Così anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 523.

516 Sulla base delle istruzioni ricevute dalla cancelleria imperiale, è il *PPO* Antemio a intervenire direttamente nella questione: convocati il *praefectus Augustalis*, il *praeses* delle *insulae* e i *summates* delle *classes* di Alessandria e Carpathos, oltre a *nonnulli alii naucleroi*, questi ordina loro di prendere (*suspicere*) sotto la propria responsabilità e portare a destinazione l'*onus frumentarii commeatus*, che veniva generalmente trasportato da Alessandria a Costantinopoli dai *navicularii* d'Oriente.

517 Il motivo della scelta di queste associazioni di *navicularii* in particolare per effettuare, nel gravoso contesto cui la costituzione in esame afferisce, il servizio in favore di Costantinopoli si spiega verosimilmente per ragioni di opportunità tecnica, essendo essi quelli che se ne potevano fare carico correndo un rischio relativamente minore rispetto ad altri: quelli alessandrini, in quanto avevano il vantaggio di dover effettuare soltanto un viaggio diretto di andata e ritorno tra Alessandria e Costantinopoli, a differenza di quelli orientali, della Siria e della Palestina, che avrebbero invece dovuto recarsi prima ad Alessandria stessa, per raccogliere le derrate, e poi nella capitale, compiendo in definitiva un viaggio più lungo; quelli di Carpathos in quanto, oltre a godere di una consolidata tradizione marittima (sul punto, cfr. anche J. ROUGÉ, *Le navire de Carpathos*, cit., 253 ss.), erano dotati di navi di contenute dimensioni, adatte particolarmente alla stagione invernale; i *nonnulli* in quanto avevano sede, a quanto sembra di capire, in piccole isole collocate in posizione strategica rispetto alla città da rifornire (così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 523 s. nt. 160).

518 Questa l'opinione di L. CRACCO RUGGINI, *Le associazioni professionali*, cit, 153 s. e nt. 187, cui aderisce anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 523 e nt. 159. Secondo la studiosa, infatti, l'intervento imperiale riguarda non l'intero fabbisogno annonario di Costantinopoli, ma soltanto il completamento di quella parte di esso che sarebbe spettata ai *navicularii* orientali. Tale ricostruzione appare plausibile. Sulla vicenda, cfr. anche J. ROUGÉ, *Le navire de Carpathos*, in *CH*, LXXXI, 1963, *passim* ma soprattutto 253 ss.

annonario di Costantinopoli in un tempo di grave carestia, ma i *navicularii* d'Oriente, forse più potenti, erano riusciti in ogni caso a evadere la *functio*[519]. Al tempo stesso, questa costituzione conferma come l'intervento autoritativo nelle dinamiche interne alla vita dei *corpora naviculariorum*, nonché nei rapporti tra associazioni armatoriali diverse, fosse circoscritto, in definitiva, ai casi in cui da ciò potessero derivare delle ripercussioni negative sull'organizzazione del servizio, mettendo a repentaglio l'assolvimento del *munus*[520].

Nella medesima prospettiva[521], vanno lette del resto anche le ulteriori notizie di misure imperiali, certamente di carattere episodico e occasionale, volte a coadiuvare i *navicularii* anche dal punto di vista materiale, come ad esempio direttamente nella ricostruzione e nella riparazione delle navi[522].

---

519 Sul punto, mi rimetto alla conclusione già a suo tempo avanzata da F. DE MARTINO, *Storia economica*, cit., 428: «… nella lotta fra l'autorità pubblica intenta a salvaguardare il vincolo e tendenze della società, queste ultime sembrano vittoriose», con la dovuta precisazione che, tra i *navicularii*, «… erano soprattutto quelli ricchi e influenti a fronteggiare vittoriosamente l'autorità pubblica, a godere dei privilegi, evadendo il *munus*, mentre a farne le spese erano i membri più deboli delle corporazioni» (così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 585).

520 Come già abbiamo osservato: cfr. *infra* nelle note. Questo dato, del resto, si registra anche in relazione ad altre corporazioni professionali coinvolte nel fenomeno annonario. Un esempio in questo senso ci viene fornito da un passo di Simmaco (Symm. *rel.* 44, su cui cfr. D. VERA, *Commento storico alle 'Relationes' di Q. Aurelio Simmaco*, Pisa, 1981, 323 ss.), che riporta una supplica rivola all'imperatore da parte dei *mancipes salinarum*. Questi ultimi, peraltro, già in precedenza si erano trovati in difficoltà nell'assolvere l'oneroso *munus* del funzionamento delle terme pubbliche di Roma (in argomento, cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 521 s.): già Costantino aveva in effetti disposto che sessanta *idonei facultatibus* collaborassero pertanto con i *mancipes* nel trasporto del legname e nelle spese di manutenzione e, inoltre, che in ipotesi di morte o impoverimento imprevisto di alcuno di essi, il *corpus* avrebbe provveduto immediatamente alla sua sostituzione, dovendosi garantire in ogni caso l'interesse primario, di rango giuspubblicistico, dell'assolvimento del *munus* (CTh. 13.5.13: *Idem aa. ad olybrium praefectum urbi. sicut olim de linteonibus et navicularis divus constantinus instituit, ita nunc ex omnibus sexaginta ad praesentis necessitatis teneantur impensas, quos tamen idoneos et communis delectus adseruit et facultatum inspectio comprobavit et sententia tuae sublimitatis adstruxit. quibus, si quem aut necessitas fatalis aut inopia repentina aut aliquis casus inviderit, ex vocationibus obnoxiis oportebit idoneum subrogari. sed sollicita inspectione prospiciatur, ne a quoquam amplius postuletur quam necessitas exegit lavacrorum vel instituta iam dudum forma praescripsit. dat. iiii non. dec. treviris valentiniano n. p. et victore conss.* [369 dec. 2]). Peraltro, queste misure costantiniano paiono essere rimaste almeno in parte disapplicate, se Valentiniano I, con due distinte costituzioni (CTh. 13.5.10 del 364 d.C., mirante ad accrescere i privilegi dei *navicularii* africani, addetti al trasporto di legna e CTh. 14.5.1 di datazione incerta, volta a confermare le disposizioni precedenti relative ai *mancipes thermarum*), cerca di richiamare i corporati al rispetto della disciplina costantiniana. Inoltre, si può desumere che nemmeno queste ulteriori disposizioni abbiano sortito l'effetto auspicato, dato che i *mancipes salinarum* avanzano le medesime richieste ancora al tempo di Simmaco. Sul 'braccio di ferro' tra autorità centrale e *navicularii* addetti al servizio, cfr. pure *infra*.

521 Cfr. anche L. CRACCO RUGGINI, *La vita associativa nelle città dell'Oriente greco: tradizioni locali e influenze romane*, in *Assimilation et résistence à la culture gréco-romaine dans le monde ancien. Travaux du VI Congrès Int. d'Ét. Class. (Madrid, 1974)*, édité par D.M. Pippidi, Paris, 1976, 471: «lo stato romano non arrivò mai … a concepire un proprio intervento a garanzia di norme statutarie interne, nell'interesse delle associazioni come tali».

522 Cfr. CTh. 13.5.14, già in parte esaminata. Vi si dispone, in particolare, per incentivare i *navicularii* d'Oriente ed Egitto, che il legname e il rimanente materiale per la costruzione delle navi fosse fornito dai provinciali (*ad conficienda vero competentia navigia a provincialibus cunctis primitus materiae postulentur*), permanendo in capo ai *navicularii* la revisione annuale delle imbarcazioni, in base alla parziale immunità (sul punto, cfr. *infra*) loro concessa (*reparationem deinceps per singulos annos iisdem navicularis ex concessa iugorum immunitate curaturis*). Assai significativa sotto questo punto di vista è anche la testimonianza fornita da CTh. 13.5.27: *Idem aa. ad senatum et populum. post alia: navicularios tertiam urbani canonis portionem inter prima navigationis iubemus deferre exordia. quorum classem incuriae vetustate collapsam praetoriana praefectura restituat, ita ut omnes, qui praedia his obligata muneribus quibuslibet modis vel contractibus impetrarunt, secundum possessionis modum ad commeandi vocentur officium. et cetera. dat. xvii kal. mai. mediolano caesario et attico conss.* (397 apr. 15). Ivi, viene stabilito, nel frangente difficoltoso della rivolta di Gildone in Africa del 397 d.C. (sulla cui vicenda cfr. anche L. CRACCO RUGGINI, *Economia e società*, cit., 164 s.), che la riparazione delle navi sia effettuata a carico della prefettura del pretorio. In un ulteriore costituzione, risalente al 399 d.C., si dice invece, ribadendo forse i principi generali una vo lta superati un qualche momento di *impasse*, che la costruzione delle navi spetta ai *navicularii*, CTh. 13.5.28: *Idem aa. messalae praefecto praetorio. post alia: provideatur, ut naves singuli quique navicullariae obnoxii functioni ad necessarium et constitutum modum exaedificare cogantur, ut onera debita et iusta suscipiant. qui scient se de propriis periclitaturos esse fortunis, nisi in his praeparandis debitae capacitatis summam modumque servaverint. dat. xiiii kal. mart. mediolano theodoro v. c. cons.* (399 febr. 16).

Al tema delle frodi realizzate ai danni dell'annona sulla base di espedienti escogitati per sottrarsi alla *functio* si associa peraltro anche quello, liminale ma non del tutto sovrapponibile al primo, delle speculazioni realizzate dagli stessi *navicularii*, i quali, approfittando del lungo periodo di tempo loro concesso, consegnavano le *sepcies* il più tardi possibile, commercializzandole dapprima per proprio conto ai privati e sostituendole poi mediante il sistema della *coemptio*, oppure con il raccolto più a buon mercato dell'anno successivo[523]. È probabilmente per fronteggiare questo fenomeno che i viaggi per il trasporto di *species* annonarie, inizialmente fissati nella misura di uno ogni due anni[524], furono in seguito imposti con cadenza annuale[525].

In definitiva, con riguardo alla situazione in cui versava il servizio sotto il Dominato, piuttosto che discorrere di una *functio navicularia* percepita ora come 'odiosa' sotto ogni punto di vista, pare più equilibrato ammettere, nonostante il carattere oramai coattivo assunto dalla medesima, che il meccanismo d'incentivazione ai *navicularii*, eredità dei secoli precedenti[526], andrà sempre più stabilizzandosi anche nel corso del IV sec. d.C., per protrarsi poi sino a quello successivo, proseguendo in maniera congiunta all'evoluzione del sistema d'inchiesta riguardante le frodi, che si era nel frattempo intensificato per far

523 C. DUPONT, *Le réglementation*, cit., 128; F.M. DE ROBERTIS, *La responsabilità contrattuale nel sistema della Grande Compilazione*, II, Bari, 1982, 145, 193; P. HERZ, *Studien*, cit., 252.

524 Cfr. CTh. 13.5.21, del 392 d.C. Il termine di due anni è attestato per vero soltanto con riferimento ai *navicularii* africani (C. DUPONT, *Le réglementation*, cit., 128); tuttavia, si può ragionevolmente ipotizzare che anche quelli delle altre province disponessero di tempo sufficiente per effettuare il trasporto ed effettuare, altresì, una speculazione sui prodotti annonari per conto proprio (così anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 527 nt. 176).

525 Cfr. CTh. 13.5.26. de 396 d.C. (ma il termine assegnato rimaneva di due anni se si fosse trattato di viaggi invernali o di forza maggiore: questa costituzione di Onorio risale del resto al periodo in cui i rifornimenti annonari dall'Africa erano resi complessi dalla rivolta di Gildone).

526 Secondo D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 61 ss., il sistema di incentivi ed esenzioni risultante dall'analisi complessiva delle fonti relative ai primi tre secoli dell'età imperiale pare riguardare dapprima soltanto la navigazione invernale (come è attestato da Svet. *Cl.* 18.4), salvo poi venire esteso, indipendentemente dal periodo dell'anno, a tutti coloro i quali costruivano imbarcazioni di un certo tonnellaggio e trasportavano grano fiscale per un periodo determinato (cfr. Gai 1.32 c e Scaev. 3 *reg.* D. 50.5.3), secondo una nuova linea della politica imperiale in materia che sarà seguita anche da Nerone (cfr. Tac. *Ann.* 13.51.3), nonché dai successivi principi. Al tempo stesso, tuttavia, ancora nel Teodosiano è recata traccia di provvedimenti specificamente diretti a promuovere le traversate in periodo avverso, come risulta da CTh. 13.9.3.2: *Imppp. Gratianus, Valentinianus et Theodosius aaa. Navicullariis Afris salutem. Ut omnis in posterum ... ut a duarum semis centesimarum, quae ex hibernis oneribus postulantur a vobis, petitio conquiescat* (380 febr. 6). Vi si afferma *pro futuro* che, in ogni caso, sarà sospesa (o cesserà) la percentuale di *duarum semis centesimarum* (metà di due centesime) richiesta per la navigazione invernale: da ciò si deduce infatti che, almeno sino alla seconda metà del IV sec. d.C., il trasporto invernale non solo fosse praticato dai *navicularii* ma, per l'appunto, ancora oggetto di misure di premialità (sul passo, soprattutto in merito alla quantificazione esatta della percentuale ivi menzionata, mi rimetto per tutti a J. ROUGÉ, *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, in *Revue des Études Anciennes*, LIV, 1952, 316 ss.; ID., *Recherches*, cit., 377, secondo il quale il senso da attribuirvi è quello di una provvigione in più che era accettata dagli armatori africani per i viaggi invernali; sul tema, cfr. però anche E. TENGSTRÖM, *Bread for the people. Studies of the Corn Supply of Rome during the Late Empire*, Stockolm, 1974, *passim* nonché P. HERZ, *Studien*, cit., 249). Dal tenore letterale del frammento, inoltre, potrebbe sembrare che, a partire dal 380 d.C., la navigazione per conto dell'annona non fosse più consentita tra il mese di novembre e la fine di marzo, dal momento che gli imperatori, riferendosi ad aprile e ottobre, sanciscono che *in diem vero iduum earundem navigatio porrigetur*. In verità, posto che risulta alquanto improbabile che una pratica così antica fosse vietata in un'epoca in cui si erano ormai raggiunti notevoli miglioramenti tecnici nella fabbricazione delle navi (in materia, cfr. E. SAINT-DENIS, *'Mare clausum'*, in *REL*, XXV, 1947, *passim*), un'altra interpretazione sembra da prediligere, anche in considerazione della corruzione del testo, e cioè più semplicemente che non saranno più corrisposte percentuali maggiori di pagamento a coloro i quali affronteranno l'impresa da novembre a marzo. A conforto di questa teoria si deve anche osservare, sulla scia di D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 64, che non vi è alcuna traccia di una presunta proibizione *tout court* di effettuare viaggi invernali nel corrispondente passo del *Codex* (C. 11.6.3.3: *Imperatores Gratianus, Valentinianus, Theodosius. Susceptionis autem necessitas ex kalendis aprilibus in diem kalendarum octobrium mansura servabitur.<a 380. d.VIII id.Febr.Triveris Gratiano v et Theodosio aa.Conss.>*).

fronte al diffondersi della pratica dei *falsa naufragia*[527]. Alla repressione di questi ultimi è dedicata una parte delle costituzioni contenute nei titoli *De Naufragiis* e in quello *De Navicullariis* del Teodosiano, che saranno analizzate nel prossimo paragrafo.

4. Sul contenuto della clausola *publico periculo* desumibile dalle fonti letterarie e dal Codice Teodosiano.

Come accennato in apertura, la previsione secondo cui la navigazione finalizzata al trasporto annonario avvenisse '*publico periculo*'[528], così pregnante ai fini dell'assolvimento della *functio navicularia*, tanto da essere mantenuta salda, quantomeno in termini generali[529], lungo tutto l'arco temporale interessato dalla vicenda dei *corpora naviculariorum*, era in verità alquanto più antica.

Tale *regula*, infatti, vantava per certo una lunga tradizione nell'ambito dei trasporti realizzati per finalità di pubblica utilità, già prima dell'età imperiale e pertanto dell'attività dei *navicularii* stessi nel trasporto annonario, rimontando infatti, sulla base delle fonti a nostra disposizione, quantomeno al contesto della seconda guerra punica, interessato dall'opera prestata dai *publicani*[530] in quest'ambito.

Lo si ricava, in particolare, da alcune testimonianze provenienti dall'*Ab Urbe Condita* e inerenti alla difficile situazione in cui versava l'erario nel 215 a.C., in pieno conflitto annibalico[531]. Si tratta di:

> Liv. 23.48.10-12: …*Prodeundum in contionem Fulvio praetori esse, indicandas populo publicas necessitates cohortandosque, qui redempturis auxissent patrimonia, ut rei publicae, ex qua crevissent, tempus commodarent conducerentque ea lege praebenda, quae ad exercitum Hispaniensem opus essent, ut, cum pecunia in aerario esset,*

---

527 In senso adesivo, dunque, alla ricostruzione complessiva di D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 67.

528 E ciò benché, come già si è evidenziato nel primo capitolo (cfr. ora, per brevità, S. GALEOTTI, *Perdita del carico e diritto al nolo*, cit., 848 nt. 49), i beni condotti per mare fossero per lo più fungibili.

529 Lo si deduce *a contrariis* proprio dalla testimonianza offerta da Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6 (cfr. *infra* nel primo capitolo).

530 Cfr. *infra* nelle note.

531 Sul punto, cfr. per tutti, oltre agli autori già citati in precedenza sull'argomento, F.M. DE ROBERTIS, *Storia delle corporazioni e del regime*, cit., 114 ss. nonché, più recentemente, A. TORRENT, *Fraudes contables de 'societates publicanorum'. Cic. 'in Verrem' 2.2.71.173*, in *IAH*, VI, 2014, 57 ss.; ID., *La 'lex locationis' de los tres 'societates publicanorum concurrentes sub hasta' en el 215 a.C.*, in *SDHI*, LXXX, 2014, 71 ss. e, soprattutto, P. STARACE, *L'interesse pubblico*, cit., 323 e ss., con letteratura ivi citata, in particolare in nt. 10; ma v. anche D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 24 ss. Nonostante le criticità da tempo evidenziate in dottrina rispetto alla storiografia liviana (sulle caratteristiche generali, e i potenziali 'limiti', della medesima, mi rimetto per tutti alle considerazioni svolte da G. MONACO - G. DE BERNARDIS - A. SORCI, *Tito Livio*, in *La Letteratura di Roma Antica - Contesto, Scrittori, Testi*, Palermo, 1996, 499 ss.: lo storico patavino non sempre attua un vaglio critico e scientifico delle proprie fonti, né tenta di colmare le lacune della tradizione annalistica con il ricorso a documenti di altro genere, quali ad esempio manoscritti ed iscrizioni, come più recentemente ribadito *ex aliis* da L. GAROFALO, *Livio e il diritto arcaico: un caso particolare*, in *D@S*, XIV, 2016; ancora, egli difetta di una impostazione storiografica in senso moderno, nel senso che l'analisi si arresta per lo più al livello del riconoscimento della contradditorietà delle fonti a lui disponibili e all'ammissione della propria incertezza, senza che vengano approfondite le ragioni di tale contraddizione, privilegiando lo storico patavino la tradizione intellettuale e culturale all'analisi critica, potenzialmente suscettibile di attentare alle basi della memoria consolidata; in ultima analisi, si può dire in latri termini che egli rinunci a ricercare le cause sociali ed economiche degli avvenimenti descritti), i passi cui si fa riferimento rappresentano ad oggi la prima testimonianza di un contratto 'pubblico' di approvvigionamento di cui ci sono resi noti gli elementi essenziali e non possono che essere, pertanto, presi in considerazione (così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 24).

iis primis solveretur. Haec praetor in contione; edixit <que diem> quo vestimenta frumentum Hispaniensi exercitui praebenda, quaeque alia opus essent navalibus sociis, esset locaturus

e di:

Liv. 49.1-4: *Ubi ea dies venit, ad conducendum tres societates aderant hominum undeviginti, quorum duo postulata fuere: unum, ut militia vacarent, dum in eo publico essent, alterum, ut, quae in naves inposuissent, ab hostium tempestatisque vi publico periculo essent. Utroque impetrato conduxerunt, privataque pecunia res publica administrata est. Ii mores eaque caritas patriae per omnes ordines velut tenore uno pertinebat. Quem ad modum conducta omnia magno animo sunt, sic summa fide praebita, nec quicquam parcius militibus datum, quam si ex opulento aerario, ut quondam, alerentur.*

Vi si riporta che le difficoltà finanziarie incontrate in quel frangente avevano indotto il pretore Fulvio a denunciare in senato le impellenti necessità della *res publica* «ed esortare coloro che avevano accresciuto i propri patrimoni nelle precedenti *redempturae* (*indicandas populo publicas necessitates cohartandosque, qui redempturis auxissent patrimonia*) ad accordare ad essa il tempo necessario per pagare, e a farsi carico della fornitura di vesti e frumento per l'esercito stanziato in Spagna e di quant'altro occorresse ai marinai.

Si presentarono all'appalto tre società composte complessivamente da diciannove persone, le quali fecero due richieste: l'una, di essere dispensate dal servizio militare finché avessero avuto quell'appalto pubblico; l'altra, che la merce caricata sulle navi viaggiasse a rischio e pericolo della *res publica* riguardo ai danni provocati dai nemici o dalla burrasca. Ottenute entrambe le cose, esse assunsero l'appalto e col denaro dei privati cittadini si fece fronte agli affari pubblici»[532].

Preliminarmente, giova osservare che, a differenza di quanto sostenuto dalla dottrina più risalente[533], la pratica di ingaggio descritta, benché influenzata indubbiamente da circostanze particolari come quelle discendenti dalla guerra in Iberia in quel frangente in atto, non dovette costituire affatto un *leading case* ma, al contrario, pare rispondere pienamente a forme commerciali già consolidate all'epoca in cui si svolsero i fatti narrati dallo storico[534].

---

532 Così P. STARACE, *L'interesse pubblico*, cit., 323 s., cui si rimanda anche per le ulteriori considerazioni ivi svolte.

533 Cfr. *ex aliis* T. FRANK, *The Financial Activities of the Equestrian Corporations*, *200-150 B.C.*, in *Classical Philology*, XXVIII, 1933, 2; ID., *An Economic Survey of Ancient Rome*, I, *Rome and Italy of the Republic*, Paterson (N.J.), 1959, 149; H. HILL, *The Roman Middle Class in the Republican Period*, Oxford, 1952, 88 ss.; F. CASSOLA, *I gruppi politici romani nel III sec. a.C.*, Trieste, 1962, 71 ss.; E. BADIAN, *Publicans and Sinners. Private Enterprise in the Service of the Roman Republic*, Oxford, 1972, 16 ss.

534 Quest'ultimo, infatti, pur non senza lasciarsi andare a un'esaltazione dello spirito repubblicano, indica espressamente che quelli erano gli usi e la carità della patria (*Ii mores eaque ai caritas patriae per omnes ordines velut tenore uno pertinebat*). A convalidare l'attendibilità di quest'espressione, inoltre, la restante parte della narrazione liviana fa intuire che quello descritto non rappresenti il primo contratto di questo genere, giacché il pretore invitava proprio *qui redempturis auxissent patrimonia, ut rei publicae, ex qua crevissent, tempus commodarent*. In altri termini, erano esortati all'assunzione di un servizio in favore della patria coloro che avevano incrementato il loro patrimonio attraverso l'assunzione di appalti pubblici. Sulla base di ciò, si può dunque immaginare con una certa sicurezza, pur in assenza di fonti dirette al riguardo, che il ricorso ad appaltatori per la fornitura dei servizi annonari fosse già praticato nel IV sec. a.C. o, ad ogni modo, in età anteriore a quella cui si riferisce Livio (così D.

Venendo quindi al motivo di maggiore interesse relativo alle fonti liviane citate, si osserva appunto come, in Liv. 49.1-4, sia previsto, tra le misure incentivanti del trasporto nell'interesse pubblico da realizzarsi da parte di privati, proprio l'esonero di questi ultimi dal *periculum* della navigazione (… *alterum, ut, quae in naves inposuissent, ab hostium tempestatisque vi publico periculo essent*), assumendo peraltro quest'ultima disposizione già *ictu oculi* un peso determinante: dal contesto generale del brano, infatti, si desume chiaramente che, in difetto, i *publicani* organizzati nelle tre *societates* menzionate mai avrebbero accettato di provvedere ai rifornimenti. Allargando lo sguardo ad altri passi liviani riferibili ad avvenimenti accaduti grossomodo negli stessi anni[535], peraltro, emerge peraltro come la garanzia in parola costituì la base per tentativo di frode da parte di *publicani* ai danni dell'amministrazione annonaria, secondo una dinamica simile a quella successivamente perpetrata in varie occasioni dai *navicularii* nel corso dell'età imperiale, presa in ultimo di mira in special modo appunto dalla legislazione del IV/V sec. d.C. volta a reprimere la 'piaga' dei *falsa naufragia*[536].

Il medesimo principio di assunzione del *periculum* della navigazione in capo agli apparati pubblici viene poi ribadito, comunque, a più riprese anche nell'ambito della legislazione della prima imperiale.
Sotto questo profilo, si richiamano anzitutto i provvedimenti di Claudio, descritti da Svetonio[537], finalizzati ad incentivare i mercanti di grano (*negotiatores*) ad effettuare il trasporto della merce anche durante la stagione invernale[538], ponendo i relativi rischi a carico dell'amministrazione imperiale.
Ciò è quanto risulta, tra gli altri passi rilevanti, in particolare da:

CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 27 s., con una ricostruzione cui aderisce nella sostanza anche P. STARACE, *L'interesse pubblico*, cit., 324 e nt. 11, pur collocando quest'ultima la pratica in esame già all'inizio del V sec. a.C., sulla base di una testimonianza di Dionigi di Alicarnasso, riportata nella medesima nt. 11 cui si rimanda anche per un più ampio esame delle fonti e della letteratura sull'argomento; a conclusioni non dissimili era approdato del resto, già intorno alla metà del secolo scorso, E. SZLECHTER, *Le contrat de société en Babylonie, en Grèce et à Rome*, Paris, 1947, 322, il quale, tuttavia, collocava gli appalti per la costruzione di opere pubbliche in discorso solo a partire dalla fine del III sec. a.C.; *contra*, la maggior parte della dottrina tradizionale, tendente a sostenere che l'episodio liviano in commento abbia rappresentato il primo contratto del genere concluso con privati: sul punto, cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 27 nt. 85, con convincenti argomentazioni critiche nei confronti di quest'ultima prospettazione). Del resto, anche in altri luoghi dell'opera liviana, come osservato dallo stesso Cicero, viene fatto assai spesso riferimento alla procedura di appalto partecipata da *publicani* per far fronte a pubbliche necessità nel contesto della guerra ispanica (cfr. Liv. 34.6.13; 34.9.12), il che rafforza l'idea che doveva trattarsi di un meccanismo 'strutturale' del funzionamento degli approvvigionamenti annonari e, dunque, già consolidato all'epoca cui i singoli episodi narrati si riferiscono (vedi anche le ulteriori osservazioni sviluppate da D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 29 sul punto).

535 Si tratta del già analizzato Liv. 25.3.8-11, sul quale cfr. *supra*.

536 Per entrambi i profili, cfr. *infra*.

537 Sulla *De Vita Divi Claudii*, nonché sui caratteri generali e sulle necessarie cautele da adottare nell'approcciarsi all'opera svetoniana per ricavarne informazioni giuridiche, cfr. per tutti A. MOMIGLIANO, *L'opera dell'imperatore Claudio*, Firenze, 1932, 319; D. W. HURLEY, *Suetonius: Diuus Claudius. Part of Cambridge Greek and Latin Classics*, Cambridge, 2001, 20 ss., 160 ss.; P. BUONGIORNO, *'Senatus consulta Claudianis temporibus facta': una palingenesi delle deliberazioni senatorie dell'età di Claudio (41-54 d.C.)*, Napoli, 2010, 24 ss.

538 Sul tema generale dei viaggi compiuti durante il tempo di '*mare clausum*', mi limito a rinviare a E. SAINT-DENIS, *'Mare clausum'*, in *REL*, XXV, 1947, 106 ss.; J. ROUGÉ, *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, in *Revue des Études Anciennes*, LIV, 1952, 316 ss.; ID., *Recherches*, cit., 33 nonché soprattutto, più di recente, S. GALEOTTI, *'Etiam in tempore hiberno'*, cit., *passim*. Ma v. anche *infra*.

Svet. *Cl.* 18.4: *Nihil non ex[eo]cogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus. Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset et naves mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque: civi vacationem legis Papiae Poppaeae, Latino ius Quiritium, feminis ius IIII liberorum; quae constituta hodieque servantur.*

Esso attesta il riconoscimento, da parte dell'imperatore, di ben precisi benefici ai commercianti[539], mediante l'assunzione dell'impegno di risarcire i danni che potessero derivare dalle tempeste, oltre che al riconoscimento agli armatori, che costruivano navi per il commercio statale, di ingenti vantaggi secondo la condizione di ciascuno[540].

Si noti anzitutto che anche questa testimonianza, come quella liviana, sembra rappresentare un sistema di incentivi per i rifornimenti che non appare né il frutto di una scelta improvvisata né un episodio sporadico, ma piuttosto il ricorso ad un provvedimento dagli effetti già conosciuti, calato ora nelle nuove circostanze specifiche di età imperiale. Lo si ricava sia dall'interpretazione letterale del passo, sia dal riferimento ai restanti dati presenti nell'opera svetoniana[541].

In sostanza, pertanto, la politica di questo principe, «ponendosi nel solco di quanto visto nell'*Ab Urbe Condita*, sembra rappresentare la conferma di una vera e propria regolarizzazione del sistema, piuttosto che una soluzione contingente finalizzata a risolvere l'emergenza venutasi a creare»[542].

Non solo. Nella fonte in commento si trova anche un'altra espressione di assoluta rilevanza: '*quae constituta hodieque servantur*', la quale pare testimoniare che, all'epoca di Svetonio, nella prima metà del II sec. d.C., questi meccanismi premiali (estesi nella successiva parte del passo citato anche a coloro che avessero fabbricato imbarcazioni per il trasporto pubblico: cfr. Svet. *Cl.* 18-19) risultassero ancora in vigore, confermando quindi la continuità del provvedimento claudiano non solo con la testimonianza di

---

539 Sull'esatta identificazione dei destinatari del provvedimento, cfr. quanto osservato da D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 41 e ntt. 122, 123. Deve essersi trattato, in sostanza, tanto dei *negotiatores* che, essendo al tempo stesso *domini navium*, avevano patito un danneggiamento delle loro imbarcazioni quanto i *navicularii* stessi, che si occupavano, come già visto, soltanto del trasporto (*contra*, G.E. RICKMAN, *The Corn Supply*, cit., 33, 75, secondo il quale la misura in questione non riguardava che i *navicularii*, essendone esclusi i commercianti in quanto già beneficiari separatamente di meccanismi volti ad incentivare la costruzione di navi da parte di soggetti privati e anche, per opposti motivi, A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 41 ss., che limita invece il novero dei destinatari della disposizione in commento ai *negotiatores-domini navium*. Queste prospettazioni, tuttavia, sembrano da respingere, in considerazione della circostanza per cui, da un lato, i *navicularii* erano già coinvolti a pieno titolo nel sistema di trasporto delle derrate al tempo cui il resoconto storiografico si riferisce e, dall'altro, il tenore letterale del passo non pare giustificare limitazioni di sorta all'una o all'altra delle categorie menzionate).

540 Così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 38 ss. In questo secondo caso, i destinatari di tali vantaggi sembrano rappresentati non solo dai fabbricanti in senso stretto, ma anche ai *latini Iuniani* e alle donne, ossia a una più ampia platea di soggetti che potevano investire il proprio patrimonio nella *mercatura*: a costoro, a seconda dei casi, potevano essere riconosciuti benefici come la vacatio o il riconoscimento di privilegi specifici (presumibilmente, la *vacatio* dalla *lex Papia Poppea* per i cittadini romani, il *ius Quiritium* per i *latini Iuniani* e il *ius quattuor liberorum* per le donne: così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 42 nt. 125, ma cfr. anche le fonti giuridiche citate subito *infra*).

541 Da un'attenta analisi della restante parte dell'opera, emerge in particolare come le misure di Claudio volte alla 'regolarizzazione' dell'*annona* avessero avuto inizio già nel 41 d.C., in seguito ad un'altra carenza di scorte. Sul punto, cfr. Svet. *Cl.* 20.3, con descrizione dei lavori fatti eseguire dal sovrano, tra cui quello inerente al porto di Ostia: *Portum Ostiae extruxit circumducto dextra sinistraque brachio et ad introitum profundo iam solo mole obiecta*; cfr. anche Dio. 60.11.1-5.

542 Così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 38.

epoca repubblicana di Livio ma anche con la legislazione di circa un secolo successiva. Sotto questo profilo, l'importanza della normazione claudiana è testimoniata anche dal richiamo che ne fanno i giureconsulti dei secoli seguenti, quali Gaio e Scevola (cfr. per tutti Gai 1.32 c[543]; Scaev. 3 *reg.* D. 50.5.3[544]): tale elemento, a propria volta, non fa che confermare la percezione di una netta linea di continuità negli incentivi stanziati a favore dei privati dediti al trasporto annonario tra repubblica e Impero (sino ad arrivare, da ultimo, alla situazione del IV/V sec. d.C. i cui tratti distintivi, sia pure sinteticamente, si sono già delineati in apertura).

Ancora, benché il provvedimento di Claudio citato miri a superare la grave carestia del 51 d.C., pare lecito ipotizzare che, anche in tempi di mare *non clausum*, fossero in vigore appositi strumenti di garanzia volti a favorire gli approvvigionamenti. Si potrebbe infatti immaginare, con Danilo Cicero, che Claudio stesso abbia semplicemente esteso, più che disciplinato *ex novo*, i meccanismi di allocazione del *periculum* della navigazione in capo all'autorità pubblica già esistenti. Tale supposizione formulata è in effetti coerente con il disegno del *princeps* di assicurare la sussistenza di rifornimenti per l'intero anno[545].

Questo regime, ad ogni modo, permarrà, evolvendosi, anche sotto gli imperatori successivi. Significativa, a questo riguardo, è la testimonianza di Tacito inerente alla decisione di Nerone di esonerare i trasportatori marittimi dal pagamento delle imposte[546], che pare appunto costituire un'evoluzione degli

---

543 *Item edicto Claudi Latini ius Quiritium consecuntur si navem marinam aedificaverint quae non minus quam decem milia modiorum frumenti capiat, eaque navis vel quae in eius locum substituta sit sex annis frumentum Romam portaverit.* Occupandosi nel primo libro delle sue Istituzioni dei modi di acquisto della cittadinanza, il giureconsulto cita qui proprio l'editto di Claudio in commento, con il quale era accordato il *ius Quiritium* a quei *latini Iuniani* che avessero costruito navi della capacità di diecimila *modii* e le avessero poste a servizio dell'annona per un periodo di sei anni. Anche il tonnellaggio richiesto, del resto, depone in favore del carattere non improvvisato della misura: cfr. al riguardo la posizione espressa da D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 42 s.

544 *Navem Latinus civitatem Romanam accipit, si non minorem quam decem milium modiorum navem fabricaverit et Romam sex annis frumentum portaverit, ex edicto divi Claudii.*

545 Altrimenti, rimarrebbe priva di significato l'espressione '*urbis annonaeque curam sollicitissime semper egit*' (Svet. *Cl.* 18.1) utilizzata dallo storico in apertura al paragrafo dedicato alle misure in favore della popolazione e, soprattutto, in questo senso sembra deporre il già ricordato ampliamento del porto di Ostia del 41 d.C.: cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 44 (v. anche le ulteriori fonti ivi citate).

546 Tac. *Ann.* 13.51.3: *Temperata apud transmarinas provincias frumenti subvectio, et ne censibus negotiatorum naves adscriberent tributumque pro illis penderent, constitutum*. Secondo la fonte, il provvedimento entrava a far parte di una più ampia riforma del fisco voluta dal principe, volta in prime battute ad abolire tutte le imposte a causa delle ripetute proteste popolari contro l'esosità dei *publicani*, ma i cui effetti erano però andati man mano attenuandosi per la strenua opposizione opposta dal senato, prospettando quest'ultimo il pericolo concreto di dissoluzione dell'Impero al venir meno dei proventi garantiti dai tributi. Ciononostante, con editto del 58 d.C., Nerone dispose comunque che: le norme relative a ciascuna imposta, fino allora rimaste segrete, diventassero di pubblico dominio; dopo il termine di un anno non fossero esigibili le riscossioni pregresse; che a Roma il pretore e nelle province i propretori o i proconsoli istruissero processi diretti contro i *publicani*; per i soldati fosse mantenuta l'esenzione dalle imposte, salvo quella sui beni commerciabili. Oltre a questi, furono varati altri equi provvedimenti, i quali rimasero però in vigore per breve tempo per poi essere successivamente elusi. Restarono tuttavia in pieno vigore, ricorda Tacito, l'abolizione delle tasse addizionali del due e mezzo e del due per cento e altre esazioni inventate illecitamente dai pubblicani. Vennero poi ridotti anche i diritti di trasporto del frumento in province d'oltremare e si stabilì che le navi non fossero registrate tra i beni dei mercanti, i quali in tal modo non avrebbero dovuto pagarne le relative tasse (cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 45). Va detto peraltro che la politica neroniana volta a favorire gli approvvigionamenti non fu circoscritta all'adozione di misure fiscali, come dimostrato dalle misure attuate per fra fronte alla crisi alimentare che aveva colpito l'Urbe a causa dell'incendio divampato nel 64 d.C., che l'aveva lasciata sprovvista di scorte di cereali. In tale frangente, Nerone sospese le *frumentationes*, richiamando però al tempo stesso le riserve da Ostia e riducendo il prezzo del grano da acquistare sul mercato libero: in tal modo, egli favorì le esigenze dell'intera popolazione cittadina e non soltanto della *plebs frumentaria*: cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 46.

stessi privilegi concessi da Claudio[547], trattandosi di veri e propri vantaggi fiscali previsti per l'investimento del patrimonio nell'attività armatoriale[548].

La politica legislativa relativa ai servizi annonari subirà, poi, un'evoluzione durante l'impero degli Antonini, quando si imporrà l'esigenza, avvertita per la prima volta da questi sovrani, di riconoscere vantaggi, in epoca precedenti concessi, a quanto sembra, pressoché indiscriminatamente[549], soltanto a coloro i quali avessero effettivamente prestato il servizio di trasporto. A tal proposito, per indicare il rapporto equilibrato venutosi a creare, in questo periodo, tra *officium annonae* e *navicularii*, la dottrina utilizza il termine '*ausgeglichen*'[550]. Tale situazione dei secoli II e III d.C. è ben illustrata da alcuni passi tratti dal libro *de cognitionibus* di Callistrato e inseriti sotto la rubrica '*De iure immunitatis*' nel cinquantesimo libro del Digesto, già esaminati[551].

Anche nel passaggio al successivo regime vincolistico, poi, permarrà immutata, per lo meno nella sua vigenza generale[552], la regola di allocazione del *periculum maris* in capo agli apparati pubblici involti nell'amministrazione degli approvvigionamenti annonari.

Nell'ambito dell'*excursus* sin qui rapidamente ripercorso, come si è visto, l'espressione '*publico periculo*', attestata nel contesto anzitutto letterario[553], ricorre tuttavia con formulazione per lo più generica, facente riferimento alla mera circostanza per cui le merci trasportate per pubblica utilità viaggiassero, in forza appunto di tale previsione, a rischio della *res publica* «riguardo ai danni provocati dai nemici o dalla burrasca»[554], senza un chiaro riferimento al problema dell'esigibilità della mercede.

Passiamo ora a considerare il novero delle testimonianze desumibili dalla legislazione del IV/V sec. d.C. inerenti alla repressione dei falsi naufragi: le costituzioni imperiali che si sono tramandate in materia sono contenute per lo più nel titolo '*de naufragiis*' che si rinviene, con parziale sovrapposizione, all'interno del Codice Teodosiano e di quello giustinianeo, rispettivamente in C.Th. 13.9 e C. 11.6, nonché nel titolo '*de naviculariis*' contenuto nella prima raccolta.

Esse consacrano il principio di assunzione dei danni in capo all'amministrazione pubblica per ogni esito infausto della navigazione non imputabile al *nauta*, stabilendo al contempo che, nel caso

---

547 Sul punto, cfr. P. HERZ, *Studien*, cit., 201 ss. e ntt. 72 e 73; L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 318; L. NEESEN, *Die Entwicklung der Leistungen und Amter ('munera et honores') im römischer Kaiserreich des zweitien bis vierten Jahrunderts*, in *Historia*, XXX, 1981, 230 ss., nt. 59, i quali tutti, pur con qualche diversa sfumatura, mi paiono deporre a favore di questa ricostruzione). Per le ulteriori misure adottate da questo principe in materia di annona, tra cui il celebre episodio del getto nel Tevere del grano destinato alle distribuzioni avariato (sul quale cfr. Tac. *Ann.* 15.18.2), mi rimetto in definitiva alla copiosa letteratura esistente sull'argomento: cfr. *ex aliis* G. CARDINALI, *'Frumentatio'*, cit., 237; L. GAVAZZI, *Alcuni aspetti della 'popularitas' di Nerone*, in *AIV*, CXXXIV, 1975-76, 421 ss.; G.E. RICKMAN, *The Corn Supply*, cit., 187; P. GARNSEY, *Carestia nel mondo antico. Risposte al rischio e alla crisi*, Scandicci, 1997, 313 s.; E. LO CASCIO, *Ancora sugli «Ostia's services to Rome». Collegi e corporazioni annonarie a Ostia*, in *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité*, CXIV, 2002, 94.

548 D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 46.

549 D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 48.

550 P. HERZ, *Studien*, cit., 115.

551 Cfr. *supra*.

552 Cfr. infatti il più volte citato Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6, che prevede, con riguardo alla ripartizione del rischio in senso tecnico, esattamente l'opposto (cfr. *infra* nel primo capitolo).

553 Si vedano al riguardo i passi liviani citati, nonché le testimonianze svetoniane da cui siamo partiti.

554 Cfr. *supra* nelle note.

opposto, il trasportatore dovrà rispondere della perdita e mirano, per altro verso, a colpire con severe sanzioni criminali coloro i quali avessero tentato di avvalersi fraudolentemente di tale regime. Poteva infatti accadere che alcuni *navicularii* dichiarassero in modo non veritiero di aver patito *naufragium* onde ottenere, oltre all'esenzione dalla *functio*, anche l'esonero dalla sopportazione dei pregiudizi in discorso, non potendosi neppure escludere a priori, del resto, che proprio il dichiarante avesse invece lucrato durante il viaggio, commercializzando privatamente le *species* affidategli.

In questo senso, il rilievo assunto da queste fonti è duplice.

Da un lato, consentono di confermare la perdurante vigenza della clausola '*publico periculo*' anche nel periodo 'coattivo' della *functio*, come già anticipato a più riprese; dall'altro, chiarificando quale sia il contenuto della garanzia prevista (dettando cioè la disciplina applicabile in favore del *navicularius* nei casi in cui l'allegazione del *naufragium* si dimostri, appunto, concretamente fondata), contribuiscono a risolvere il dubbio interpretativo fatto oggetto del presente capitolo.

In merito a questo secondo punto, come si rileverà più approfonditamente nelle pagine che seguono, la terminologia utilizzata appare, in verità, alquanto generica, con la conseguenza di poter trarre delle conclusioni (ad avviso di chi scrive) soddisfacenti sull'argomento, una volta passate in rassegna le prese di posizione espresse in letteratura, soltanto mediante una lettura integrata delle medesime con le risultanze della prima parte dell'indagine.

Procedendo con ordine, è utile premettere che il dibattito dottrinale attorno al tema in esame è andato strutturandosi principalmente secondo due direttrici di indagine complementari tra loro: in primo luogo, tentando di stabilire quali fossero i caratteri dei processi sui *falsa naufragia*[555], in ordine ad argomenti quali la competenza giudiziale ad effettuarli, i principi generali ispiratori, le modalità e tempistiche dei medesimi; quindi, focalizzando l'attenzione sui meccanismi concreti di assunzione del danno in capo all'autorità pubblica[556].

Prendiamo le mosse dal primo aspetto.

Il clima di continuo sospetto di malafede nutrito da quest'ultima nei confronti dei *navicularii* che denunciavano di avere subito la perdita della nave imponeva infatti che si svolgesse senza indugio una inchiesta onde verificare la loro effettiva posizione nei riguardi della *functio*[557]. A questo proposito, la più risalente costituzione a venire in rilievo è la seguente, indirizzata, nell'anno 372 d.C., al PPO Modesto[558]:

> CTh. 13.9.1 (= C. 11.6.2): *Imppp. valentinianus, valens et gratianus aaa. ad modestum praefectum praetorio. si quis navicularius naufragium sustinuisse adfirmat, provinciae iudicem, eius videlicet, in qua res agitur, adire*

[555] Nell'ambito, lo si dà qui per presupposto, della *cognitio extra ordinem*.
[556] Così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 353 ss. È chiaramente soprattutto questa seconda tematica ad assumere un rilievo centrale ai fini della nostra indagine.
[557] Per un rapido riscontro, cfr. per tutti L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 354.
[558] Circostanza dalla quale si desume che essa dovette riguardare in primo luogo i *navicularii* d'Oriente: cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 355.

festinet ac probet aput eum testibus eventum relatioque ad sublimissimam referatur praefecturam, ita ut intra anni spatium veritate relata remedium ex indulgentia consequatur. quod si per huiusmodi neglegentiam praefinitum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas serasque actiones emenso anno placuit non admitti. dat. proposita beryti non. iun. modesto et arinthaeo conss. (372 iun. 5).

Vi si dispone che se un armatore sostiene (*adfirmat*) di avere subito un *naufragium*, è tenuto a sporgere al più presto denuncia presso il governatore della provincia *in qua res agitur*, ossia quello della provincia cui le derrate erano destinate[559]; a quest'ultima (Costantinopoli nel caso dei *navicularii* d'Oriente, Roma nel caso di quelli occidentali) sarebbe spettata invece, in base a quanto traspare dalla costituzione riportata, la seconda istanza (la fase istruttoria, con l'escussione testimoniale, doveva avvenire in effetti presso il giudice provinciale e di questa doveva poi essere fatta *relatio ad sublimissimam prefecturam* presso appunto il PPO stabilito nelle due capitali)[560].

Per l'intera operazione era stabilito il tempo di un anno[561]: tale durata non appare casuale, dal momento che i termini per l'espletamento dell'inchiesta sono apparentemente determinati, in questo momento storico, dall'ammontare della distanza che i *navicularii* dovevano percorrere per portare a destinazione le derrate annonarie. Lo si desume da un'altra costituzione grossomodo coeva[562], indirizzata da Valentiniano I al *praefectus annonae* d'Africa, la quale prevede una duplice tempistica per l'espletamento del processo: un anno per il carico destinato a Roma (verso cui il tragitto dall'Africa non era

[559] Secondo la tesi, che pare più probabile, propugnata a suo tempo da J. CUIACII, *ad C. 11.6.2* e fatta propria, più recentemente, da J. GEBHARDT, *Studien*, cit., 13; A. STÖCKLE, *'Navicularius'*, cit., 1909; A. MANFREDINI, *Les naviculaires et le naufrage*, in *RIDA*, XXXIII.3, 1986, 136 s. *Contra*, cfr. GOTHOFREDUS, *ad C. 11.6.2*, ad avviso del quale la provincia in questione, rilevante per determinare la competenza territoriale a condurre l'inchiesta, sarebbe quella cui le derrate erano destinate.

[560] L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 355.

[561] Così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 355. Di contrario avviso si professano però altri autori: cfr. anzitutto, S. SOLAZZI, *Su C. 11.6.1 'de naufragis'* in *RDN*, V, 1939, 169, il quale tentando di eliminare le contraddizioni tra la costituzione citata nel testo e la successiva CTh. 13.9.6, del 412 d.C. (cfr. *infra*), le reputa come elementi di un'unica *lex* e sostiene che il lasso temporale di un anno è relativo alla denunzia del naufragio, mentre quello di due anni è per lo svolgimento del processo, con il risultato che si prevede, in tutti i casi, un termine complessivo, per l'accertamento dei fatti, di tre anni dall'evento denunciato. Sulla scia di questa prima ricostruzione si colloca poi anche A. MANFREDINI, *Les naviculaires*, cit., 136 ss., il quale, a propria volta, avvicina le due costituzioni, quella del 372 e quella del 412 d.C., per ricondurle entrambe a un regime unitario che prevede un tempo di due anni per l'inchiesta, ritenendo tuttavia che la duplice menzione dell'intervallo di un anno contenuta in C. 11.6.2 faccia riferimento a due momenti successivi.

[562] CTh.13.9.2: *Idem aaa. ad demetrianum praefectum annonae africae. si quando causatio est de impetu procellarum, medium ex his nautis numerum navicularius exhibeat quaestioni, quos eum in navi pro modo capacitatis constat habuisse, quo eorum tormentis plenior veritas possit inquiri. de casu autem navis, quae ad urbem romam directa fuerit, intra annum quidquid acciderit iudiciis publicetur, de his vero, quae ad portus expeditionales longius vel constantinopolim sint profectae, intra biennium oblato praedicto numero nautarum super fide casus examen agitetur. addimus etiam, ut, si intra praefinitum tempus nulla fuerit delata querimonia, omnis posthac deplorationum aditus obstruatur. accepta aquileiae, lecta actis.* (a. 372/5.).

particolarmente lungo), due anni invece per quello che aveva preso la via del mare verso Costantinopoli[563], molto più distante, e ai *portus expedtitionalis*[564].

Se, poi, non fossero risultati presenti superstiti dal naufragio, i termini in discorso si potevano dilatare, in ragione della molto maggiore difficoltà di accertamento dei fatti di causa, sino al limite massimo temporale di ben cinque anni (*cuius rei examen placuit unius lustri spatio terminari*).

Più precisamente, essi sono da mettere in relazione con il tempo concesso agli armatori per ricondurre le *securitates* nei luoghi ove era avvenuta la *suspectio*[565]; sotto questo profilo, la concessione di un lasso temporale di due anni per un viaggio di andata e ritorno è attestata nel 392 d.C.[566], tale termine valeva però soltanto per i viaggi invernali, mentre viene in generale ridotto a un anno (… *ut intra annum quo susceperint inferant species et eiusdem consulis securitates reportent*), quasi con ogni probabilità a causa delle frodi frequenti[567]. Il testo del Teodosiano, peraltro, risulta notevolmente alterato nel Codice giustinianeo, in aderenza, è da credere, con i nuovi, più tardi, orientamenti della legislazione, di modo tale che fossero sempre previsti, per il viaggio di andata e ritorno, due anni: … *ut intra annum susceperint inferant species et securitates reportent … ut intra alterum annum eis reddantur, a quibus species praestitae sunt*[568].

563 Le navi africane, infatti, pur essendo normalmente addette al rifornimento annonario di Roma, potevano essere in casi eccezionali adibite a quello della capitale orientale così come, d'altro canto, quelle egizie potevano essere sporadicamente destinate all'approvvigionamento dell'Urbe: v. Sid. *Ap. ep.* 1.10: Symm. *rel.* 9.7 e 37.2, su cui cfr. D. VERA, *Commento storico*, cit., 95, 286 s.; J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 38. Un caso noti, tra questi, è quello di Costanzo II, padrone nell'inverno del 361/362 d.C. dell'Africa ma non dell'Italia, fece inviare a Costantinopoli il grano africano per le esigenze della guerra contro Giuliano: v. Paneg. 11.14 (27 s. Galletier), su cui cfr. J. ROUGÉ, *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, in *Revue des Études Anciennes*, LIV, 1952, 324.

564 Si tratta dei porti da cui dipartivano le spedizioni militari, menzionati anche in CTh. 13.5.35 del 412 d.C. In questi siti, si organizzava l'annona militare ed erano verosimilmente collocati gli *horrea* dove erano appunti stoccati gli approvvigionamenti militari (così GOTHOFREDUS, *ad CTh. 13.5.5*). Come già esposto (cfr. *supra* nelle note), pare che questi porti fossero riforniti dai *navicularii* solo in circostanze particolari, mentre normalmente il sostentamento dell'annona militare doveva ricadere sui provinciali (cfr. per brevità J.P. WALTZING, *Étude historique*, II, cit., 55). Merita menzione, poi, il tentativo compiuto da Herz di individuare alcuni di questi *portus*, anche se non pare che nel passo in questione ci si riferisca ad alcuni di essi nello specifico: cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 356 nt. 296.

565 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 357.

566 CTh. 13.5.21: *Idem aaa. apodemio praefecto praetorio illyrici et africae. unusquisque navicularius noverit intra biennium aut securitatem suscepti oneris reportandam aut periculorum adprobandam esse fortunam. dat. xv kal. mart. constantinopoli arcadio a. ii et rufino conss.* (392 febr. 15). Ma la disposizione risale a Costantino, come si ricava da una successiva *lex* del 396 d.C., CTh. 13.5.26 (= C. 11.2.2[4]): *Idem aa. eusebio praefecto praetorio. comperimus navicularios susceptas species in negotiationis emolumenta convertere eo, quod abutantur constantinianae legis indulto, quae his ex die susceptarum specierum concluso biennio securitates reportare permisit. quod nos quoque non prohibemus, sed tantum sententiae consultae definitionis addimus, ut intra annum quo susceperint inferant species et eiusdem consulis securitates reportent, quae etiam diem illationis edoceant. biennium autem propter adversa hiemis et casus fortuitos in reportandis securitatibus non negamus, dummodo intra tempus superius designatum fides peracti constet officii. quod ad omnium notitiam volumus pervenire, ut cognoscant transmissionem vel traditionem intra annum susceptionis esse complectendam. dat. x kal. ian. mediolano arcadio iiii et honorio iii aa. conss.* (396 dec. 23). Sul punto, cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 357.

567 Così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 357.

568 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 357.

Ancora: nel 412 d.C.[569], il tempo concesso è fissato genericamente in un biennio, a prescindere dalla distanza che i *navicularii* sono chiamati ad affrontare, forse per effetto delle riscontrate lungaggini processuali che avevano luogo nella pratica[570], di contro all'anno previsto dalla *lex* del 372 d.C.

Nella normativa del VI sec. d.C., in ultima analisi, ogni distinzione doveva essere obliterata, appunto sulla base della circostanza per cui il Codice giustinianeo prevede, come appena accennato, soltanto il termine di due anni[571].

In tutti i casi, ad ogni modo, si dispone che, decorso inutilmente il termine stabilito *ex lege*, non vi è più luogo a procedere: *quod si per huiusmodi neglegentiam praefinitum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas serasque actiones emenso anno placuit non admitti* (CTh. 13.9.1); *si intra praefinitum tempus nulla fuerit delata querimonia, omnis posthac deplorationem aditus obruatur* (CTh. 13.9.2).

In merito alle modalità dell'inchiesta e alla competenza dei funzionari preposti, nel 372 d.C. l'istruttoria, come anticipato, aveva luogo presso il governatore della provincia *in qua res agitur*, ma la decisione era di spettanza del PPO, al quale veniva fatta una *relatio*, nelle cui attribuzioni rientravano le controversie su questioni tributarie[572].

Le richieste avanzate dai *navicularii* erano dette *actiones* (nel Teodosiano) o *interpellationes* (nel Codice giustinianeo) e l'*eventum* veniva provato ricorrendo ai *testes*, che, come specificati in una costituzione quasi coeva, rivolta al PPO d'Africa, erano costituiti dalla metà dei membri dell'equipaggio[573]. Tra questi, dovevano peraltro essere presi in considerazione soprattutto i *magistri navium*, trattandosi di coloro che, meglio di ogni altro, potevano essere reputati al corrente dell'effettivo naufragio (*circa magistros navium, quibus est scientia plenior, immoretur*)[574].

Nell'eventualità in cui non vi fossero stati sopravvissuti, si dava seguito a una disposizione costantiniana, sulla base della quale, in difetto di testimoni diretti, l'inchiesta veniva estesa ai parenti dei defunti. Sulle modalità effettive della procedura in questo caso, tuttavia, non vi è certezza[575].

---

569 CTh. 13.9.6: *Impp. honorius et theodosius aa. navicularii s per africam. post alia: de submersis navibus decernimus, ut levato velo istae causae cognoscantur. et si quisquam de talibus negotiis aliquid accepisse detegitur, iudex, aput quem constiterit, his conquerentibus qui nudantur pro qualitatibus personarum multandi removendi proscribendi habeat potestatem. Si vero causarum talium cognitores, libelli datione vel planaria interpellatione commoniti, intra metas temporis constituti, hoc est intra biennium causis talibus veteri lege praescriptum, has causas audire neglexerint et legitimum tempus fuerit elapsum, praeiudicium noceat eatenus cognitori, ut navicularios propter vitium iudicis absoluto mediam oneris eius partem, propter cuius probandam amissionem legitimo dumtaxat tempore cognitio petebatur, iudex cogatur inferre, residuam vero officium eius exsolvat. dat. xvi kal. april. ravennae honorio viiii et theodosio v aa. conss.* (412 mart. 17). La disposizione, secondo il Teodosiano, rimonta a una *vetus lex* probabilmente attribuibile a Costantino per analogia con CTh. 13.5.26: *Si vero causarum talium cognitores … intra metas temporis constituti, hoc est intra biennium causis talibus veteri lege praescriptum …*

570 Così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 357.

571 Come nota tra tutti la stessa L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 357.

572 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 358.

573 Ma tale numero fu ridotto a due o tre, essenzialmente per snellire la procedura, nel 380 d.C. (cfr. CTh. 13.9.3 = C. 11.6.3: *… examen adhibetur … duorum vel trium quaestione desrtictum …*): cfr. L. CHEVALIER, *Torture*, in *DTch*, VII, 1963, 1295 e L. DE SALVO, *'Navicularia nolui esse Ecclesiam Christi' (a proposito di Aug. serm. 355, 4)*, in *Latomus*, XLVI, 1987, 158 ss. con letteratura ivi citata. In questa costituzione, peraltro, la competenza a decidere sulla questione appare attribuita al *praefectus annonae* (assai probabilmente, della provincia d'Africa): cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 359.

574 Anche secondo L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 358.

575 Cfr. CTh. 13.9.3.1: *Sane si universos violentia tempestatis obruerit, ne veritas lateat, sequimur constantinianae legis providamsanctionem, ut adfectionibus navicularior um intra iudicia constitutis super eorum quaeratur interitu, quosnavicularius naufragio perisse contendit …* (380 febr.

Nel 397 d.C., la competenza sulla *cognitio*[576] relativa ai naufragi spettava congiuntamente al *praefectus annonae* (evidentemente, di Roma) e al *vicarius* UR[577]; dopo questa data, nelle costituzioni imperiali non è più specificato quale ne sia il funzionario titolare, ma si rinvengono solamente espressioni del tutto generiche: nel 409 d.C.[578], questi è detto *usitato more habita quaestione*; nel 412[579], soltanto *iudex*.

In conclusione, emerge come vi siano state delle oscillazioni in merito alla competenza sulle *cognitiones* relative ai naufragi, certamente non attribuita in tutte le circostanze ai medesimi funzionari; mentre appare dato costante quello per cui il giudizio definitivo, anche quando l'inchiesta prendeva avvio in provincia, aveva per lo più luogo a Roma (e, pare di poter presumere per la parte orientale, Costantinopoli)[580].

Passando quindi al tema, che più ci interessa, relativo al contenuto e ai meccanismi dell'assunzione del danno, il dibattito della dottrina si è incentrato sull'interpretazione dell'espressione '*remedium ex indulgentia consequatur*', contenuta in CTh. 13.9.1, già riportata[581].

Trattasi, chiaramente, di una locuzione del tutto generica con la quale ci si limita appunto a stabilire che, in caso di appurato *naufragium*, sarà concesso al trasportatore privato un 'rimedio' accordato in base ad *indulgentia* dell'autorità imperiale.

Allo stadio dell'arte, essa è stata intesa in dottrina alternativamente: come allusiva al mero esonero da responsabilità dei *navicularii* in caso di perdita delle merci dovuta a *naufragium* (Solazzi[582]), ovvero come un riferimento all'intervento diretto, compiuto da parte dell'autorità pubblica a vantaggio dei trasportatori

---

6), cui corrisponde C. 11.6.3: … *a liberis nautarum sive magistrorum intra iudicia, constitutis* … Il passo, riportato con alcune differenti sfumature nelle due compilazioni citate, non risulta di agile interpretazione. Ci si è ad esempio interrogati se i parenti degli interessati (*adfectiones naviculariorum* secondo il Teodosiano) o i loro figli (*liberi nautarum* secondo il Codice giustinianeo) fossero sottoposti o meno alla *quaestio* (così GOTHOFREDUS *ad C. 11.6.3*) oppure se partecipassero all'inchiesta allo scopo, se non altro, di fare luce sulla scomparsa dei propri congiunti (cfr. C.M. MOSCHETTI, voce *Naufragio [storia]*, in *Enciclopedia del diritto*, Milano, 1977, 533 nonché S. SOLAZZI, *Su C. 11.6.1*, cit., 169, il quale appunta come una tale modalità operativa risulterebbe comunque alquanto singolare nella logica della procedura in discorso, essendo questa impostata sul principio per cui erano gli armatori a dover produrre testimoni a loro discarico, e non il contrario: « … la legge di Graziano esigeva la presenza dei parenti nel giudizio inquisitorio … mentre la nuova formula sembra che ai *liberi* affidi addirittura il governo dell'inchiesta, ciò che sarebbe strano»). La questione va affrontata sulla base del significato da attribuire all'espressione *adfectionibus … intra iudicia constitutis*, oltre che della funzione che i congiunti avevano nell'ambito degli *iudicia* (così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 359 s., con fonti e letteratura ivi citati, cui mi permetto di rinviare per ulteriori approfondimenti).

576 Sull'introduzione delle *cognitiones extra ordinem* nel corso del principato, cfr. G.I. LUZZATTO, *Il problema d'origine del processo 'extra ordinem'*, I, *Premesse di metodo. I cosiddetti rimedi pretori*, Bologna, 2004, 321 ss.; R. BONINI, *I 'libri de cognitionibus' di Callistrato*, I, *Ricerche sull'elaborazione giurisprudenziale della 'cognitio extra ordinem'*, Milano, 1964, 11 ss.

577 CTh. 13.9.5: *Impp. arcadius et honorius aa. ad senatum et populum. post alia: navicularios, quos vis adversa naufragiiprohibuerit suscepta deferre, vel de oneribus pravitate submersis vel de diametris aliisque iacturis, quiaexcludere casus et inclementem non possumus cohibere fortunam, praefectus annonae et vicarius urbis fidemprobare gestorum congrua iudicatione compellant, moram et neglegentiam punituri. dat. xvii kal. mai.mediolano caesario et attico conss.* (397 apr. 15), il cui contenuto non è però accolto nel Codice di Giustiniano (sul punto, cfr. S. SOLAZZI, *Su C. 11.6.1*, cit., 170).

578 CTh. 13.5.32 = C. 11.2.4 e C. 11.6.6.

579 CTh. 13.6.9 = C. 11.6.5.

580 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 360 s.

581 Cfr. *infra*.

582 S. SOLAZZI, *Appunti*, cit., 256 s.; *Su C. 11.6.3*, cit., 167, nt. 8 («… lo Stato non risarciva ai *navicularii* il valore della nave sommersa, ma li esonerava dall'obbligo di risarcire l'erario per le derrate perdute nel naufragio»). *Ex multis*, J. ROUGÉ, *'Periculum maris' et transport d'État: la lettre 49 de Paulin de Nole*, in *'Hestiasis'. Studi di Tarda Antichità offerti a S. Calderone*, II, Messina, 1988, 123 ricorda come, in via generale, era il trasportatore a sopportare la perdita della nave.

privato, consistente nella riparazione o ricostruzione delle navi da questi impiegate nell'infruttuoso viaggio (De Robertis[583]).

Tra le due prospettazioni, secondo l'orientamento ad oggi prevalente, deve ritenersi maggiormente attendibile la prima, sulla base delle seguenti argomentazioni.

Anzitutto, vero è che talora l'amministrazione annonaria interveniva direttamente nella costruzione o riparazione di navi[584], ma d'altro canto, tenuto anche conto del fatto che ciò doveva avvenire più che altro in circostanze particolari[585], l'estrema genericità del *remedium* in discorso non induce a pensare che si stia facendo riferimento proprio all'ipotesi di intervento diretto[586]. Di conseguenza, l'espressione può essere più che altro intesa come esenzione dei trasportatori privati dalla responsabilità del danno, come si può dedurre anche da altre costituzioni che si susseguono in ordine cronologico[587].

Tra queste vi sono:

> CTh. 13.9.4 (= C. 11.6.4): *Imppp. valentinianus, theodosius et arcadius aaa. tatiano praefecto praetorio. quae in naufragiis pereunt, nolumus nobis cum possessoribus, vel senatoribus vel privatis, esse communia, si quidem naufragii detrimentum fiscus agnoscat; quod interdum non grandis dispendii esse monstratur, si vexatam fluctibus navem levis iactura defendat quam si pondere suo gravatam pelagi unda submergat.* (391 iul. 18). 1. *Ubi vero*

---

583 F.M. DE ROBERTIS, *Il corpus*, cit., 12 s. e nt. 2; *Storia delle corporazioni*, II, cit., 221 e ntt. 18 e 19.

584 Ciò è attestato da fonti quali CTh. 13.5.14 pr.-1: *Imppp. valentinianus, valens et gratianus, aaa. ad modestum praefectum praetorio. iuxta eum tenorem, quema divo principe constantio datum musoniani clarissimae memoriae praefecti praetorio executione constat esseroboratum, intra orientales provincias navicularium corpus impleri iubemus, ea videlicet statutorum rationeservata, ut per eminentiam tuam numerus navicularium designetur tam intra orientem quam intraaegyptiacas partes, qui praesenti possit indictione compleri, excusandis videlicet pro denum miliummodiorum luitione quinquagenis numero iugis in annonaria praestatione dumtaxat, ita ut vestes adque equiceteraeque canonicae species ab indictione eadem non negentur.* 1. *Ad conficienda vero competentia navigia a provincialibus cunctis primitus materiae postulentur, reparationem deinceps per singulos annos isdem navicularii ex concessa iugorum inmunitate curaturis.* (371 febr. 11) oppure CTh. 13.5.27: *Idem aa. ad senatum et populum. post alia: navicularios tertiam urbani canonis portionem inter primanavigationis iubemus deferre exordia. quorum classem incuriae vetustate collapsam praetoriana praefectura restituat, ita ut omnes, qui praedia his obligata muneribus quibuslibet modis vel contractibus impetrarunt, secundum possessionis modum ad commeandi vocentur officium. et cetera. dat. xvii kal. mai. mediolanocaesario et attico conss.* (397 apr. 15). È al tempo stesso evidente, tuttavia, come esse facciano riferimento a specifici momenti di peculiare difficoltà, tali da appalesare la necessità dell'ausilio pubblico in quelle occasioni (nel primo caso, mediante un ordine diretto ai provinciali di fornire il legname *ad conficienda … competentia navigia*; nel secondo, nelle forme di un intervento diretto di riparazione della flotta) come una eventualità sporadica. Misure di questo genere, peraltro, non paiono rappresentare il frutto della magnanimità dei principi, quanto piuttosto un meccanismo specifico mirante a mettere i *navicularii* nelle condizioni di adempiere al *munus*. Soffermandosi sulla seconda fonte, si può notare infatti che, dopo aver ordinato ai medesimi di consegnare la terza parte del canone urbano (*tertiam urbani canonis portionem*) quale primo atto della navigazione, viene disposto infatti che la prefettura del pretorio ricostruisca quelle tra le imbarcazioni che fossero cadute in rovina a causa della vetustà e incuria cosicché tutti coloro che avessero ottenuto fondi legati a questi *munera*, a qualsiasi titolo o in forza di contratto, venissero chiamati all'obbligo di viaggiare per conto del servizio pubblico. Nella seconda parte del provvedimento, infatti, viene espressamente stabilito: *ut omnes, qui praedia his obligata muneribus quibuslibet modis vel contractibus impetrarunt, secundum possessionis modum ad commeandi vocentur officium.* «Non si tratta pertanto di un premio o di un incentivo per il viaggio effettuato, ma piuttosto di un intervento che rende perfino maggiormente restrittivo l'obbligo» (così D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 70).

585 Cfr. nt. precedente.

586 Come condivisibilmente osservato da L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 362, nonché da D. CICERO *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 69. Quest'ultimo rimarca anche come il corrispondente passo del Codice giustinianeo, sempre nella rubrica *De naufragiis*, utilizzi la più tenue espressione '*competens dispositio procedat*': cfr. C. 11.6.2 (*De Naufragiis*) *Imperatores Valentinianus, Valens, Gratianus. Si quis navicularius naufragium sustinuisse adfirmat, provinciae iudicem, eius videlicet, in qua res agitur, adire festinet ac probet apud eum testibus eventum , relatioque ad sublimissimam referatur praefecturam, ita ut intra anni spatium veritate revelata competens dispositio procedat. quod si per neglegentiam praefinitum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas serasque interpellationes emenso anno placuit non admitti. * Valentin. Valens et Grat. AAA. ad Modestum pp. *<a. 372 d.C. Pp. Bersti non. Iun. Modesto et Arintheo conss.>*

587 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 362.

non est testis periculi, restituantur damna naufragii et dispendia prosecutoris fraudibus inferantur, ut ad eorum iniuriam retorqueantur, qui minus idoneos nominarunt, non ad eos redeant, quos semel constiterit fuisse devotos. dat. xv kal. aug. constantinopoli tatiano et symmacho conss. (391 iul. 18)

e

CTh. 13.9.5: *Impp. arcadius et honorius aa. ad senatum et populum. post alia: navicularios, quos vis adversa naufragii prohibuerit suscepta deferre, vel de oneribus pravitate submersis vel de diametris aliisque iacturis, quia excludere casus et inclementem non possumus cohibere fortunam, praefectus annonae et vicarius urbis fidem probare gestorum congrua iudicatione compellant, moram et neglegentiam punituri. dat. xvii kal. mai. mediolano caesario et attico conss.* (397 apr. 15).

Entrambe recano traccia evidente della grave situazione politica in cui versava l'Impero negli ultimi anni del regno di Teodosio e nei primi di quelli dei suoi successori, per cui l'amministrazione annonaria, particolarmente bisognosa di rifornimenti, cercava di favorire i *navicularii* con ogni espediente.

Nella prima, risalente al 391 d.C., si dispone espressamente che il *detrimentum* per la diminuzione o la perdita del carico ricada direttamente sul *fiscus*; in nessun caso sui *possessores* contribuenti (ovverosia proprietari terrieri, senatori o privati) *quos semel constiterit fuisse devotos*[588]. Nei casi in cui non risulti possibile provare con testimoni né che la *iactura* era avvenuta per evitare il naufragio né l'evento stesso, se questo era effettivamente accaduto, i *damna naufragii* dovevano essere risarciti e i *dispendia* dovevano essere attribuiti all'azione fraudolenta del *prosecutor*, di modo da ascrivere a colpa di *qui minus idoneus nominarunt*, ossia, pare, a coloro che avevano nominato i *prosecutores*[589]. In questo senso, come opportunamente sottolineato da Danilo Cicero[590], il frammento in esame da un lato consente di escludere[591] una ricaduta del *periculum* sui *possessores* di *praedia navicularium*, ancora alla fine del IV sec. d.C., dall'altro, di pari passo, contempla in tutta evidenza un regime di responsabilità alquanto complesso, con la previsione di un aggravio in capo a chi abbia nominato il *prosecutor*.

588 *Contra* A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 204 s., ad avviso del quale la perdita, per solito a carico del fisco, era qui addossata ai *possessores* di *praedia navicularium*. Per P. HERZ, *Studien*, cit., 251 invece, l'espressione '*quos semel constiterit fuisse devotos*' si riferisce ai *navicularii*, sui quali, secondo l'autore, non deve ricadere alcuna responsabilità in quanto i danni gravano sui *prosecutores*, rei di aver scelto soggetti non idonei.

589 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 362 ss.

590 D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 71 s.

591 Non così secondo A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 98 ss., il quale sembra propendere per una condivisione del danno tra *prosecutores* e *annona*. Questa interpretazione, tuttavia, non mi pare supportata dal tenore letterale della fonte in commento. La disposizione ivi contenuta, infatti, pare finalizzata solamente a esonerare da responsabilità i *possessores* dall'obbligo di rimborsare il frumentum fiscale (o gli altri tributi) che era andato perduto. Del resto, essa si rinsalda alla prospettiva generale del medesimo autore, già criticata (cfr. *supra*), secondo cui vi sarebbe stata una vera e propria corrispondenza biunivoca tra proprietari dei *praedia navicularium* e membri dei *corpora*.

Sotto quest'ultimo profilo, il passo è stato variamente inteso, a cominciare proprio dal significato da attribuire al termine '*prosecutor*' stesso. Secondo la posizione a suo tempo espressa da Ruggini[592], con esso si indicherebbe in realtà lo stesso *navicularius*, con il risultato che la responsabilità dovrebbe essere attribuita al medesimo a titolo di *culpa in eligendo*, per avere cioè nominato personale poco capace. La responsabilità, in altri termini, sarebbe stata dell'armatore stesso, colpevole di avere scelto trasportatori incapaci; tale prospettazione, alla luce del teso, appare in definitiva poco convincente[593].

Ma tale sostantivo è anche stato interpretato come sinonimo di ufficiale dell'annona, con funzioni sistematiche[594] di scorta delle navi onerarie oppure come soggetti nominati dalla *curiae* sui quali incombe l'onere del controllo dei tributi in natura durante il tragitto, come sostenuto, tra gli altri, dal Rostovtzev[595]. D'altronde, l'uso di far accompagnare le vettovaglie da sovrintendenti o ἐπίπλοι risulta ampiamente attestata, anche nel trasporto tra privati, nelle fonti a nostra disposizione[596].

Accettando quest'ultima teoria, restano aperte due possibilità: accettare la tesi del Gothofredo, seguita da Solazzi[597], secondo cui sia di competenza dei *prosecutores* la scelta del *navicularius*[598] oppure considerare l'ipotesi che *minus idonei* siano proprio i *prosecutores*, per cui la responsabilità sarebbe ricaduta su chi li aveva nominati.

Seguendo De Salvo, si potrebbe ritenere che la prima impostazione sia destituita di fondamento, essendo questa in contrasto con lo stato generale delle fonti disponibili, che rapportano appunto il *prosecutor* alla qualifica di ufficiale di scorta del trasporto annonario[599]. Tra queste, merita particolare menzione una testimonianza epigrafica dell'inizio del III sec. d.C., *CIL* III, *Addenda postrema*, 1902[600].

---

592 L. CRACCO RUGGINI, *Economia e società*, cit., 216, 222 s. e nt. 55.

593 Per le stesse motivazioni, in sostanza, per cui si è esclusa l'attendibilità della tesi formulata da A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 98 ss. (cfr. poco *supra*).

594 Di contrario avviso si professano altri autori, i quali propendono per presenza soltanto eccezionale di questo personale subalterno incaricato della sorveglianza del carico fiscale (così *ex aliis* H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 225 per cui l'introduzione di *prosecutores* sarebbe stata una concessione del prefetto dell'annona nel 201 d.C., in seguito alle richieste dei *naviculariі* di Arles. Questa tesi si basa sulla congettura per cui il servizio annonario non disponeva di addetti in numero sufficiente a garantirne la presenza su ciascuna delle imbarcazioni impiegate nel trasporto delle *species*. Ne consegue che i controlli richiesti sarebbero stati effettuati direttamente dai soggetti incaricati nel porto di destinazione, con l'ausilio anche di *mensores*. Questa impostazione, tuttavia, risulta smentita da varie attestazioni in senso contrario contenute nelle fonti, letterarie ed epigrafiche, dalle quali si desume l'impiego non occasionale o residuale dei prosecutores nel sistema dei controlli. Si tratta rispettivamente di : Sen. *De brev. vitae* 19; *CIG* 5889.

595 M. ROSTOVTZEV, *Storia economica e sociale dell'impero romano*, Firenze, 1973, 364 ss. sostiene infatti che il compito principale dei *prosecutores* fosse quello di sorvegliare l'imbarco delle merci e di vigilare sull'integrità del frumento fiscale, del quale dovevano poi rispondere tanto nel porto di partenza che in quello di destinazione della capitale. La presenza di queste figure è riscontrata anche nel IV-V sec. d.C.

596 Per tutti, cfr. D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 73 e, soprattutto, 81 ss.

597 S. SOLAZZI, *Su C. 11.6.1*, cit., 170.

598 Secondo questa prospettazione, cioè, l'espressione '*minus idonei*' sarebbe riferita nel passo in esame ai *naviculariі* stessi, con il risultato di ritenere responsabili della scelta di questi ultimi i *prosecutores* stessi, chiamati a scegliere coloro i quali dovranno occuparsi del trasporto. In altri termini, secondo l'autore, in caso di naufragio e in carenza di prove, erano giudicati colpevoli i *prosecutores qui scilicet ad onus fiscale transferendum minus idoneos naviculariosnominaverunt*.

599 Così si rinviene in Arc. Charis. *sing. num. civ.* D. 50.4.18.3; CTh. 1.15.3; 8.5.18; 8.5.40 (= C. 12.50.9); 8.5.47-48; 10.24.3; 12.6.12-13; 12.8.1 (= C. 10.7.4); 13.9.4.

600 Per i riferimenti prosopografici cfr. H. PAVIS D'ESCURAC, *La préfecture*, cit., 433.

Vi si riporta come, dando seguito alle richieste dei *navicularii* dell'odierna Arles, il prefetto dell'annona ordina, tra le altre cose, di *adplicari prosecutores ex officio tuo* (cioè, del *procurator* cui sono rivolte le indicazioni prefettizie).

Di regola, tuttavia, la *prosecutio annonae* era un *munus* curiale, di conseguenza la *nominatio* sarebbe dovuta spettare alla curia[601]. In base a questi dati[602], la *prosecutio annonae* pare aver rivestito, forse a seconda dei momenti e delle regioni, carattere di *munus* e di funzione. Sotto questo profilo, una costituzione del 382 d.C. menziona *prosecutores constituti*, ossia 'designati'[603], con terminologia che pare riferibile sia al *munus* sia alla nomina (o designati dalla *curia* o nominati da un funzionario)[604].

Tornando alla costituzione in esame, pertanto, se la *prosecutio* è considerata *munus*, dovrebbero rispondere i curiali per aver designato *prosecutores* non idonei; trattandosi, invece, di nomina, la responsabilità in discorso ricadrebbe sugli uffici del PPO o sui suoi dipendenti. Sposando quest'ultima interpretazione, la frase iniziale (*Quae in naufragiis pereunt, nolumus nobis cum possessoribus, vel senatoribus vel privatis, esse communia*), da leggere in combinazione con l'ultima parte della *lex*, vorrebbe dire che a rispondere del danno devono essere non più i contribuenti, ma gli uffici pubblici[605].

Venendo a CTh. 13.9.5, risalente al 397 d.C.[606], essa prescrive che il *praefectus annonae* e il *vicarius UR*, *congrua iudicatione* impongano ai *navicularii*, sotto minaccia di pena per ogni loro *mora* o *negligentia*, di addurre prove sulle circostanze che possono avere determinato o il deterioramento delle merci che era stato necessario buttare in mare o una forte diminuzione del carico al di fuori del *diametrum* loro spettante e, per finire, la *iactura*, cioè il getto, per evitare il naufragio. Chiaramente la disposizione mira ad evitare il più possibile il ripetersi dei casi di frode, anche se non è da escludersi che essa rechi traccia pure di una volontà equilibratrice del legislatore imperiale, che non esclude a priori l'eventualità che effettivamente il *navicularius* possa aver detto la verità (*quia excludere casus et inclementem non possumus cohibere fortunam*)[607].

Oltre a quelle citate, risulta poi di grande interesse, sempre in relazione al tema dell'assunzione del danno nei trasporti annonari, la già analizzata CTh. 13.5.32[608] del 409 d.C.

---

601 Così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 365.

602 Ma cfr. anche le ulteriori fonti citate a suo tempo da M. ROSTOVTEZ, *'Frumentum'*, in *RE*, VII, 1912, 170 s. sull'argomento.

603 Si tratta di CTh. 8.5.40 (= C. 12.50.8-9): … *quos in transmissione largitionalium titulorum* [*publicarum functionum* in C.]*, prosecutores viderint constitutos* …

604 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 365 s.

605 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 365. Del tutto coerentemente con tale ricostruzione si pone quella di D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 73 s., il quale sottolinea come, anche a valle dell'analisi condotta anche su materiale di tipo papirologico (per il quale rimando a ID., *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 81 ss.), i *damna naufragi* potevano essere sostenuti da una duplice tipologia di destinatari: i membri delle *curiae* o dei *corpora*, che soprattutto dopo la riforma di Settimio Severo già citata, erano divenuti maggiormente responsabili dell'esatto adempimento del *munus*, e il personali degli uffici del prefetto al quale competeva, anche se non in ogni caso, la nomina degli ufficiali di scorta.

606 Di cui si riporta qui il testo per comodità di cognizione: *Impp. arcadius et honorius aa. ad senatum et populum. post alia: navicularios, quos vis adversa naufragii prohibuerit suscepta deferre, vel de oneribus pravitate submersis vel de diametris aliisque iacturis, quia excludere casus et inclementem non possumus cohibere fortunam, praefectus annonae et vicarius urbis fidem probare gestorum congrua iudicatione compellant, moram et neglegentiam punituri. dat. xvii kal. mai. mediolano caesario et attico conss.* (397 apr. 15).

607 Così L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 366.

608 *Impp. honorius et theodosius aa. anthemio praefecto praetorio. cum nauarchorum coetus circiter provincias orientis inopia navium titubaret et investigandae classis optentu insularum secessus obiret et navigandi opportunitate transacta iudiciorum indignatio sine transvectionis expectaretur effectu, merito celsitudo tua praefecto augustali et insularum praeside conventis alexandrinae et carpathiae classis summates et nonnullos alios*

Come si ricorderà, il contesto di riferimento è dato dalla situazione di eccezionale difficoltà negli approvvigionamenti che aveva colpito l'Impero in quell'anno[609]: essendo riusciti i *navicularii* orientali a sottrarsi al *munus* nei riguardi dell'annona di Costantinopoli, e versando pertanto quest'ultima in una situazione di grave crisi alimentare, il governo centrale aveva richiesto ai traportatori delle *classes* di Alessandria, Carpathos e di altre isole un supplemento di servizio, destinandoli laddove si rendeva più necessario. Tutto ciò si ripercuote sulle prescrizioni per cui, in caso di accertata colpevolezza[610] del *navicularius*, la perdita che ne scaturiva, pur minima (*si quis calculus modiationis dicatur tempestate maris deperisse*), doveva ricadere su tutta la corporazione, in proporzione all'entità del *munus* (*in omne navicullariorum concilium pro rata scilicet contingentis muneris, deferatur*). Nel caso di specie, naturalmente, la responsabilità gravava sul *concilium navicullariorum* di Alessandria, Carpathos o di altra isola, secondo l'appartenenza della nave naufragata. Risulta meno chiaro, invece, quale sia il significato da attribuire all'espressione '*pro rata scilicet contingentis muneris*'[611] e, così, stabilire a quale parametro faccia riferimento il criterio di ripartizione proporzionale delle perdite, tra i vari *corpora navicullariorum* coinvolti nel servizio[612], enunciato nel passo.

Ciò risulta utile per comprendere l'effettiva innovatività della costituzione in commento rispetto alla disciplina dell'assunzione del danno previgente, indagando in quali termini essa contempli un regime di responsabilità collettiva dei vari gruppi di *navicularii*.

Secondo Solazzi, il criterio di riferimento è quello del numero di navi possedute[613]; per De Salvo, invece, esso deve essere stabilito «in proporzione della parte del *frumentum commeatus*, che ogni *corpus navicullariorum*», tra quelli interpellati nel caso di specie, «avrebbe dovuto trasportare a Costantinopoli»[614].

---

naucleros eo professionis adduxit, ut onus frumentarii commeatus, qui per orientales nauarchos ex alexandrinae civitatis conditis consuerat ad sacratissimam urbem transferri, in suam fidem susceptum ad eadem augustissimae urbis horrea comportarent, solaciis pro mercedula praestitis ex tributariae pensitationis inmunitate vel ex eo, quod vocatur filikon, nec non etiam aliis, quae tuae cognitionis limavit examen; ita ut, super naufragiorum, quae contigerint casibus usitato more habita quaestione, si qui calculus modiationis dicatur tempestate maris deperisse, sub tuae sedis auditione nequaquam feratur acceptus, sed haec dispendii lacuna in omne navicullariorum concilium, pro rata scilicet contingentis muneris, deferatur. haec igitur nostra lege firmamus. dat. xiiii kal. feb. honorio viii et theodosio iii aa. conss. (409 ian. 19).

609 Sul punto, cfr. anche GOTHOFREDUS *ad CTh. 13.9.5*, nonché G. DRAGON, *Naissance d'une capitale. Costantinople et ses institutions de 330 a 451*, Paris, 1974, 339.

610 Sotto questo punto di vista, i criteri di assunzione del danno dovevano essere quelli consueti, nel senso che i trasportatori erano tenuti a rispondere del danno soltanto ove risultasse provata la loro colpevolezza (*usitato more habitu quaestione*): così, cfr. *ex aliis* S. SOLAZZI, *Su C. 11.6.1*, cit., 172, il quale osserva che il Gothofredo pare aver travisato il senso della *lex*, ritenendo che con essa si voleva stabilire che i *navicularii* fossero ritenuti in ogni caso colpevoli del mancato arrivo a destinazione delle *species annonariae* (aderenti a questa impostazione anche A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, cit., 206 s. e P. HERZ, *Studien*, cit., 257). In verità, come il primo autore citato fa notare, deve reputarsi che il *periculum* ricada sugli armatori solo in caso di colpevolezza, dal momento che la procedura seguita nel caso di specie non può che essere la medesima solitamente seguita appunto per i casi di naufragio (la fonte in questione, del resto, non autorizza a pensare di poterla ricostruire in modo differente), in seno alla quale il PPO poteva pronunziare una sentenza di assoluzione o di condanna (sul punto, cfr. anche L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 367).

611 Ossia: «in proporzione al servizio pubblico obbligatorio che la corporazione dei *navicularii* dovrà ancora adempiere» (D. CICERO, *'Mensura', 'probatio' e garanzie*, cit., 77).

612 Appare non corretta, ad ogni modo, la prospettazione di J.P. WALTZING, *Étude historique sur les corporations professionelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, II, Louvain, 1895-1900, per cui la perdita sarebbe da ripartirsi in seno a tutta la corporazione della provincia in questione, dal momento che, in ogni provincia, in effetti, erano presenti diverse corporazioni. Sul punto, cfr. L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 367 nt. 344.

613 S. SOLAZZI, *Su C. 11.6.1*, cit., 172.

614 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 367.

In definitiva, si ha che, sulla base della fonte in commento, in caso di perdita del carico non imputabile agli armatori, questa viene addossata, anziché alle autorità dell'amministrazione imperiale, all'associazione professionale di affiliazione di ciascuno di essi. Ne consegue che i trasportatori, sollevati naturalmente da responsabilità se il naufragio fosse avvenuto senza loro colpa, avrebbero dovuto risponderne, nel caso opposto, al loro stesso *corpus* di riferimento prima che alle autorità pubbliche.

Si tratta, in sostanza, di un ulteriore tentativo fatto dall'amministrazione imperiale per invogliare i *navicularii* a collaborare con la medesima[615]. Al tempo stesso, tuttavia, meritano di essere condivise le osservazioni di Herz sull'argomento: questo autore osserva giustamente che la misura in questione, senz'altro corrispondente agli interessi dell'amministrazione annonaria nell'intento di scoraggiare le condotte fraudolente dei *navicularii*, non doveva d'altro canto costituire motivo di entusiasmo per questi ultimi. Mediante essa, infatti, il potere imperiale mirava ad instaurare una linea di durezza, con l'auspicio che gli armatori disonesti all'interno dei *corpora* fossero tenuti d'occhio, dal momento che le perdite sarebbero state appunto ripartite proporzionalmente tra tutti i membri[616].

5. Conclusioni.

Senza trascurare le testimonianze letterarie, ma focalizzando l'attenzione soprattutto su quelle provenienti dal Codice Teodosiano, in particolar modo sulla fondamentale *lex* imperiale riversata in CTh. 13.9.1, con l'espressione '*remedium ex indulgentia*' ivi contenuta, deve osservarsi come le conclusioni raggiunte dalla dottrina maggioritaria nell'interpretazione di queste fonti non appaiono del tutto soddisfacenti.

Il meccanismo consolidato nell'ambito della normazione volta a reprimere i *falsa naufragia* pare riassumibile in questi termini: se l'allegazione dell'evento risulterà sprovvista di prova, il *navicularius*, oltre a patire sanzioni aggiuntive di diritto criminale legate alla falsità e alla malafede di tale attestazione[617], dovrà rispondere della perdita del carico nei confronti dell'amministrazione annonaria; viceversa, egli, andando esente dalla sopportazione del *periculum maris*, godrà appunto del beneficio di un '*remedium ex indulgentia*'[618] appositamente concesso quale garanzia pubblica del trasporto.

Proprio quest'ultima espressione, lo si è visto, è stata per lo più interpretata dalla dottrina come sinonimo di esenzione da responsabilità.

Orbene, se così fosse da interpretarsi tale locuzione, va rilevato come in verità il significato e il contenuto tecnico di tutela per il *nauta* della clausola '*publico periculo*' apparirebbero alquanto ridondanti:

615 L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 368.
616 P. HERZ, *Studien*, cit., 257.
617 Cfr. per tutti CTh. 13.9.5.
618 Mentre, nelle testimonianze liviane relative al tema dei naufragi fittizi perpetrati da *publicani*, l'esonero dalla sopportazione del *periculum maris* pare dare adito, a prima vista, a una forma di indennizzo non meglio specificato (cfr. *infra*).

se infatti l'accesso a questa forma di protezione è basato sulla prova di non colpevolezza da parte dell'armatore, raggiunta attraverso la dimostrazione di avere patito *naufragium*, è da credere che, già sulla base di quest'ultima circostanza, l'esclusione di una forma di responsabilità in capo al denunciante fosse fuori discussione.

Per altro verso, si deve anche sottolineare come, a quanto sembra, nel contesto delle costituzioni in commento, sembra proprio che il trasportatore, onde ritenersi liberato dagli obblighi contrattuali verso i pubblici uffici, dovesse necessariamente dar prova, appunto, di essere incorso in *naufragium*, essendo tale fattispecie da rapportare per antonomasia, nel contesto marittimo, alla *vis maior* come reso evidente, a tacer d'altro, dalla stessa *exceptio labeoniana*[619].

Come si ricorderà, tuttavia, il regime del *receptum*, al quale questa eccezione accede[620], non appare attestato nel contesto dei contratti di navigazione per motivi di pubblica utilità con la conseguenza che anche i *navicularii* sarebbero chiamati a rispondere della perdita delle merci secondo il criterio generale valevole sul piano del *ius civile* per la *locatio conductio*, ossia a titolo di *culpa*.

A questo punto, la necessità per l'armatore di provare in giudizio di essere incappato in *vis maior*, certamente non necessaria se il giudizio fosse ancorato appunto alla *culpa* quale canone soggettivo di imputazione dell'inadempimento, apre la strada, a mio avviso, a due possibili ipotesi interpretative.

La prima è quella di ritenere che egli, tenuto previamente in base appunto a tale criterio civilistico, deducesse in giudizio la prova del naufragio onde ottenere, non l'esonero da responsabilità (che permarrebbe infatti ancorato semplicemente all'accertamento negativo della *culpa* che dovrebbe trovare luogo, a rigore, in apposita e distinta sede processuale), ma, a quanto sembra, determinati ulteriori specifici benefici, non precisati però dalle fonti in esame, accordati dall'amministrazione imperiale a coloro i quali avessero subito un evento tanto infausto (i quali darebbero appunto corpo ad un '*remedium*' concesso '*ex indulgentia*'). Si sarebbe potuto trattare forse di generiche elargizioni[621] oppure, per quanto è stato prospettato in letteratura, di un intervento diretto nella riparazione delle navi.

Tale prospettazione non sembra però meritevole di accoglimento. Oltre che per le medesime obiezioni mosse alla ricostruzione di CTh. 13.9.1 proposta da De Robertis[622], tra cui l'assenza di appigli testuali, anche per la considerazione che appare francamente improbabile, a fronte delle sanzioni e delle rigorose modalità di inchiesta previste, che il *navicularius* corresse il rischio di denunciare un naufragio pretestuoso al solo scopo di ottenere dei benefici aggiuntivi[623].

---

619 Cfr. *supra* nel primo capitolo.
620 Cfr. *supra* nel primo capitolo.
621 Sempre in base a quanto leggiamo in Livio: cfr. *supra*.
622 Cfr. *supra*.
623 Soprattutto, ma il rilievo formulato è di carattere generale, ove si tratti della riparazione di navi: non solo, infatti, gli interventi diretti dell'autorità pubblica in questo campo sono attestati solo come episodi sporadici nelle fonti, ma anche in vista del fatto che era l'armatore stesso a dotarsi, sin dal momento iniziale, dei mezzi idonei alla navigazione; pertanto, presumibilmente per questo soggetto non sarebbe risultato eccessivamente gravoso, in linea di massima (salvo appunto i casi eccezionali), provvedere per rimettersi in condizioni di esercitare l'impresa marittima, sia pure dopo un naufragio.

La seconda congettura, invece, è quella di intendere la denuncia di *naufragium* operata dal *navicularius* come invocazione di una vera e propria fattispecie esimente da responsabilità (forse l'unica consentita, dal momento che altrimenti non si vedrebbe la necessità di richiamare a propria scusante un evento sussumibile entro la categoria della *vis maior*[624]) e ritenere pertanto che, una volta appurata la fondatezza dell'evento e con ciò l'assenza di ogni profilo di colpevolezza riconducibile ad attività od omissioni del denunciante, per il tramite della clausola *publico periculo* in discorso egli otterrebbe, in definitiva, niente meno che l'esenzione dalla sopportazione del rischio in senso tecnico[625], rimanendo saldamente in capo al medesimo soggetto il diritto alla percezione della mercede.

Questa interpretazione, oltre ad offrire una lettura non ridondante del contenuto della clausola in esame, pur nella genericità delle formulazioni adoperate al di fuori del Digesto volte a descriverne, nella sostanza, il concreto operare in favore del trasportatore pubblico, presenta il vantaggio proprio di riconnettere queste ultime testimonianze a quanto si è osservato in merito a un passo cruciale come Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6, coerentemente con la ricostruzione proposta per cui, nell'ambito di quest'ultimo, sia prevista una diversa regola di allocazione del rischio contrattuale: in capo agli armatori professionali, ma sulla base della corresponsione anticipata in loro favore della mercede e, quindi, in definitiva, in una fattispecie particolare[626].

Si potrebbe allora immaginare che le fonti prese in esame in questo capitolo rendano conto della perdurante vigenza del principio generale di allocazione del medesimo in capo ai pubblici uffici, al contempo circoscrivendolo però, non diversamente che per gli altri benefici volti a incrementare il trasporto annonario, secondo la parabola intrapresa a partire dal periodo degli Antonini e poi divenuta via via più intensa[627], al novero degli effettivi aventi diritto.

In conclusione, al netto di ogni altra considerazione inerente alle fonti giuridiche e letterarie prese in esame in questo capitolo, imprescindibili per tracciare una panoramica completa circa l'inquadramento della clausola '*publico periculo*' nei trasporti annonari, pare che il *quid proprium essentiae* della medesima fosse riconducibile, in ogni caso, indipendentemente appunto dalla terminologia impiegata per riferirsi ai meccanismi dell'assunzione del danno in capo agli apparati dell'amministrazione imperiale, al tema dell'esigibilità della mercede nonostante la perdita del carico per cause non dipendenti dal trasportatore.

Al contempo, tuttavia, essa non può essere intesa disgiuntamente dal più ampio e articolato contesto amministrativo, associativo e annonario che la contraddistingue: l'amministrazione imperiale

---

624 Sotto questo profilo, dal tenore delle costituzioni conservate nel Codice Teodosiano, pare in effetti che i *navicularii* fossero chiamati a rispondere del proprio operato non meramente a titolo di *culpa* ma, assai probabilmente in forza del contenuto degli accordi intrapresi con l'autorità pubblica (di cui poco o nulla sappiamo direttamente: cfr. per tutti S. GALEOTTI, *Perdita del carico*, cit., 847, nonché *infra*), e quindi pur sempre sul piano di una *lex locationis*, secondo un regime che doveva avvicinarsi a quello stabilito *ex recepto* nell'ambito dei rapporti inter-privatistici, pur non ricorrendo *de plano* quest'ultima figura, a quanto sembra sulla base dello stato generale delle fonti in nostro possesso, nell'ambito dei trasporti pubblici.

625 Non chiaramente l'esonero da responsabilità, essendo questo profilo, come già esposto, implicito nello stesso riconoscimento in giudizio dell'effettività del *naufragium* denunciato.

626 Cfr. *supra* nel primo capitolo.

627 Cfr. *supra*.

intende distribuire il rischio economico dell'approvvigionamento pubblico tra autorità pubblica, *corpora* e singoli armatori ed è a al fine che la clausola si impone quale misura fondamentalmente incentivante del trasporto di generi annonari da parte di privati per finalità di pubblico interesse, rientrando nel patrimonio consolidato di principi giuridici e prassi, già in parte risalenti al contesto medio-tardo repubblicano, che caratterizzano questo settore, a quanto ci è noto dalle fonti, sino allo stesso Dominato, se non oltre[628].

Rispetto, poi, agli ulteriori aspetti problematici inerenti in materia di *corpora naviculariorum* segnalati in apertura, inerenti all'origine, alla collocazione all'interno del diritto associativo di età imperiale e alle modalità operative dei medesimi, gli esiti interpretativi raggiunti possono essere così sintetizzati nelle righe che seguono.

Muovendo dalla lettura soprattutto di Gai. 3 *ad ed. prov.* D. 3.4.1 pr.-1 in connessione sistematica con le altre fonti richiamate nel corso dell'esposizione, si deve ritenere in primo luogo che queste associazioni professionali di imprenditori siano sorte spontaneamente, in un momento storico non esattamente individuabile ma certamente anteriore all'età in cui questo giureconsulto scrive e che siano andate poi incontro, in una con il riconoscimento[629] del privilegio di *corpus habere ad exemplum rei publicae*[630], a un processo di progressiva pubblicizzazione, che le avrebbe condotte in definitiva ad approdare alla configurazione quasi di veri e propri organi dell'amministrazione stessa (come reso particolarmente evidente, a tacer d'altro, dal peculiare regime di ripartizione delle perdite stabilito da CTh. 13.5.32).

[628] Per una ricostruzione storica del fenomeno annonario sino alla sua conclusione, collocata comunemente dagli storici in età bizantina e altomedioevale, mi permetto di rinviare per tutti al contributo di L. DE SALVO, *Economia privata*, cit., 587 ss. (con fonti e letteratura ivi citate).

[629] Sulla base, a meno di non voler ipotizzare una proliferazione delle fonti regolatrici della materia che non trova alcun avvallo nelle fonti, della *lex Iulia de collegiis* per come integrata dal senatoconsulto adrianeo del 121 d.C., alla stregua della cui disciplina le associazioni in esame sembrano da ricomprendere entro quelle, seguendo anche l'attestazione delle stesso Gaio, che potevano riunirsi 'di fatto', ma che erano assoggettate a *confirmatio* per poter appunto dotarsi di una struttura operativa, rilevante internamente e soprattutto verso l'esterno, organizzata *ad exemplum rei publicae*.

[630] Ottenuto il quale, la denominazione corrente di queste associazioni sarebbe divenuta per lo più quella appunto di *'corpora' naviculariorum*, essendo attestata nelle fonti anche la dicitura di '*collegia*'.

CAPITOLO III

Alcuni aspetti problematici in tema di prestito marittimo.

1. Introduzione.

Il tema del *periculum maris* esplorato nei due capitoli precedenti induce ad allargare lo sguardo anche ad ulteriori fattispecie contrattuali rilevanti, oltre alla *locatio conductio*, nell'organizzazione e nella disciplina del commercio marittimo.

Tra queste, merita di essere analizzata, a causa primariamente del suo forte impatto socio-economico, rivestendo appunto la figura giuridica in esame un rilievo centrale nel contesto dei traffici mediterranei, quella particolare variante del negozio di mutuo[631] che va oggi per lo più sotto il nome di prestito marittimo o *fenus nauticum* mentre, nelle fonti giurisprudenziali di età classica, assume soprattutto la denominazione di *pecunia traiecticia*[632].

---

631 La letteratura sul mutuo è praticamente sterminata. Senza alcuna pretesa di completezza, si segnalano, tra gli altri, i contributi di: G. APICELLA, voce *Mutuum* in *DI.*, XV.2, 1904-1911, 1161 ss., soprattutto 1167 ss.; E. BETTI, *Diritto romano*, I, *Parte generale*, Padova, 1935, 31 ss. e 210 s.; ID., *La struttura dell'obbligazione romana e il problema della sua genesi*, Milano, 1955; B. BIONDI, *Istituzioni di diritto romano*[3], Milano, 1972, 474 ss.; A. BURDESE, *Manuale*, cit., 284 ss.; P. FREZZA, *Corso di storia di diritto romano*, Roma, 1974, 407; R. GAMAUF, voce *Mutuum* in *DNP.*, Weimar, 2008, 566; V. GIUFFRÈ, voce *Mutuum (storia)*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, 414 ss.; ID., *La 'datio mutui'*, Napoli, 1989, *passim*; ID., *Istituzioni di diritto romano*, Milano, 1946, 190; ID., *Il diritto dei privati nell'esperienza romana*[3], Napoli, 2002; F. GLÜCK, *Commentario alle Pandette* XIV, traduzione italiana con commento di P. Bonfante, Milano, 1907; E. GÓMEZ ROYO, *El mutuo en las fuentes postclásicas bizantinas*, Valencia, 1992; G. GROSSO, *Il sistema romano dei contratti*[3], Torino, 1963; ID., *Schemi giuridici e società nella storia del diritto privato romano. Dall'epoca arcaica alla giurisprudenza classica: diritti reali ed obbligazioni*, Torino, 1970, 353 ss.; P. HUSCHKE, *Die Lehre des römischen Recths vom Darlhehn un die dazu gehörigen Materien*, Stuttgart, 1882 (rist. Amsterdam, 1964); J. BYOUNG-HO, *Darlehensvalutierung in römischen Recht*, Göttingen, 2002; M. KASER, *'Mutuum' und 'stipulatio'*, in *Eranion in honorem G.S. Maridakis*, I, Athenis, 1963, 155 ss.; J.M. KELLY, *A Hypothesis on the Origin of 'Mutuum'*, in *IJ*, V, 1970, 156 ss.; H. KRELLER, voce *Mutuum*, in *PWRE*, VI, 1935, 571 ss.; G. LONGO, voce *Mutuum (Diritto romano)*, in *NNDI*, X, 1964, 1048 s.; U. VON LÜBTOW, *Beitrage zur Lehre von der 'Condictio' nach römischem und geltendem Recht,* Berlin, 1952; ID., *Ulpians Konstruktion des sogenannten Vereinbarungsdarlehens*, in *'Synteleia'. Studi in onore di V. Arangio-Ruiz*, II, Napoli, 1984, 1212; ID., *Die Entwicklung des Darlehensbegriffs in römischen und im geltenden Recht mit Beiträgen zur Delegation und Novation,* Berlin, 1965; C.A. MASCHI, *La categoria dei contratti reali. Corso di diritto romano*, Milano, 1973; ID., *La gratuità del mutuo classico*, in *Studi Balladori Pallieri*, Milano, 1978, 295 ss.; ID., *Il diritto romano*, I, *La prospettiva storica della giurisprudenza classica*[2], Milano, 1980; J. MICHEL, *Gratuité en droit romain*, Bruxelles, 1962; S. PEROZZI, *Istituzioni di diritto romano*, II, Milano, 1928, 251; E. QUADRATO, *'Promutuum'*, in *SDHI*, VII, 2007, 70 ss.; M.S. REVUELTA, *La gratuidad del 'mutuum' en el derecho romano*, Jaén, 1999; G. SACCONI, *'Conventio' e 'mutuum'*, in *Index*, XV, 1987, 432 ss.; ID., *Ricerche sulla 'stipulatio'*, Napoli, 1989; E. SARAY TAPIA, *El mutuo en derecho romano*, Santiago del Cile, 1968; F. SCHWARZ, *Die Grundlage der condictio im klassischen römischen Recth*, Münster - Köln, 1952; G. SEGRÈ, *Mutuo e 'stipulatio' nel diritto romano classico e nel diritto giustinianeo*, in *Studi in onore di V. Simoncelli*, Napoli, 1917, 331 ss., ora in ID., *Scritti vari di diritto romano*, Torino, 1952, 477 ss.; E. SEIDL, *Der Eigentumsübergang beim Darlehen und 'depositum irregulare'*, in *Festschrift F. Schulz*, I, Weimar, 1951, 373; O. STANOJEVIĆ, *La 'mutui datio' du droit romain*, in *Labeo*, XV, 1969, 311 ss.; P.E. VIARD, *La 'mutui datio'. Contribution à l'histoire du fondament des obligationes à Rome*, Paris, 1939, 14 ss.; P. VOCI, *Istituzioni di diritto romano*[5], Milano, 1996, 389 ss.; E. VOLTERRA, *Corso di istituzioni di diritto romano*, Roma, 1996, 554 ss.

632 In generale, si può osservare come le fonti giuridiche romane si riferiscano all'operazione di finanziamento oggetto dell'attuale trattazione utilizzando una pluralità di espressioni equivalenti, ciascuna delle quali *ictu oculi* idonea ad evidenziarne i tratti caratteristici maggiormente significativi (l'identificazione tra *nomen iuris* del negozio e oggetto dello stesso è nel linguaggio giuridico romano, caratterizzato da particolare concretezza e basso livello di astrazione, del resto alquanto frequente: a titolo meramente esemplificativo, si considerino le assai celebre definizioni ulpianee di deposito e di precario, rispettivamente in

Tale nozione corrisponde, in sintesi, a quella di un «un mutuo di denaro che deve essere dal mutuatario trasportato per mare e utilizzato per l'acquisto di merci nel luogo di arrivo ovvero essere utilizzato per l'acquisto di merci destinate ad essere trasportate per mare»[633].

Essa trova un primo immediato riscontro, in particolare, in un passo tratto dai *pandectarum libri* del giureconsulto Modestino:

> Mod. 10 *pand.* D. 22.2.1: *Traiecticia ea pecunia est quae trans mare vehitur: ceterum si eodem loci consumatur, non erit traiecticia. sed videndum, an merces ex ea pecunia comparatae in ea causa habentur? et interest, utrum etiam ipsae periculo creditoris navigent: tunc enim traiecticia pecunia fit.*

Il frammento, assai noto, è stato oggetto di grande attenzione da parte degli studiosi, ricevendo nel tempo valutazioni alquanto contrastanti, in ordine tanto alla sua genuinità quanto alla sua effettiva portata precettiva. A destare perplessità è stato, soprattutto, l'accostamento, sul piano degli elementi costituitivi della fattispecie corrispondente alla figura negoziale in esame, dell'ipotesi in cui siano le merci a viaggiare per mare a quella, a prima vista maggiormente attendibile, in cui sia previsto il trasporto della sola *pecunia traiecticia*.

Sotto questo profilo, per limitarsi alla dottrina attiva dallo scorso secolo in avanti, una posizione fortemente critica fu espressa da Francesco De Martino[634], il quale, in piena temperie interpolazionistica, così ricostruiva il contenuto del brano: nel primo periodo, si definirebbe come *traiecticia* la *pecunia* che va oltre il mare (e si tratterebbe di un rilievo assolutamente ovvio e ridondante, difficilmente attribuibile, pertanto, all'opera originaria del giurista tardo classico), mentre nel secondo, si assumerebbe che, se invece della *pecunia*, a viaggiare oltremare siano le merci con essa acquistate, esse sono *traiecticiae* solo se viaggiano *periculo creditoris* (e si tratterebbe, ancora, di un assunto privo di senso: darebbe infatti vita a

---

Ulp. 30 *ad ed.* D. 16.3.1 pr. e Ulp. 1 *inst.* D. 43.26.1 pr.). Così, l'espressione più ricorrente è, con alcune varianti, quella di *pecunia traiecticia*, designando questa appunto l'oggetto del negozio e quindi, come per metonimia, l'operazione negoziale nel suo complesso. In soli tre casi, invece, è attestata la locuzione di *nautica pecunia*, traduzione latina di ναυτικά χρηματα (Ulp.14 *ad ed.* D. 4.9.1.7; Mod. 4 *reg.* D. 22.2.3; Scaev.28 *dig.* 45.1.122.1: sul punto, cfr. W. LITEWSKI, *Römisches Seedarlehen,* in *Iura*, 1973, 114 ss., il quale rimarca come tale denominazione risulti utilizzata proprio da Scevola, Modestino e Ulpiano, giuristi assai vicini al mondo orientale). Venendo quindi a quella di *nauticum fenus*, essa si riscontra per la verità solo in diritto postclassico e addirittura, in un singolo rescritto della cancelleria dioclezianea (*Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3: *Cum proponas te nauticum fenus* …), per poi essere notevolmente valorizzata dai compilatori giustinianei nella creazione delle rubriche '*de nautico fenore*' nel Digesto (D. 22.2) e nel Codice (C. 4.33). La scelta dei compilatori giustinianei è senza ombra di dubbio dettata da esigenze di carattere sistematico e classificatorio, come emerge da un paragrafo, il quinto, della *const. Tanta* il quale fa ancora uso della denominazione tradizionale (*Const. Tanta.* 5*: alius itaque liber post duo primos nobis excogitatus est de usuris set traiecticiis pecuniis et de istrumentiis et testi bus et probationibus nec non praesumptionibus, et memorati tres singulares libri iuxta compositionem de rebus positi sunt.*): tale ultima denominazione, infatti, pur assai meno frequente, per non dire addirittura quasi del tutto assente, nella tradizione giuridica classica, si prestava assai meglio a dare un rigoroso inquadramento sistematico della materia (così I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 22 ss.).

633 Cfr. A. BURDESE, *Manuale*, cit., 429 ss.

634 Tale prospettazione viene espressa dall'autore al culmine di un percorso esegetico volto a dimostrare che il *periculum creditoris* assurgesse ad elemento meramente accidentale, giammai essenziale, dell'assetto negoziale riconducibile alla disciplina della *pecunia traiectica* (sul punto, cfr. quanto riportato da I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 26; nonché *infra*).

difficoltà insormontabili ipotizzare che l'assunzione del *periculum* in capo al creditore fosse richiesta solo per le *merces* e non anche per la *pecunia*)[635].

Lo studioso, in conclusione, giudica «manifestamente assurdo» il contenuto del frammento, che considera pertanto frutto di maldestra operazione di manomissione del testo ad opera dei compilatori giustinianei, desunta pure, secondo la sua ricostruzione, da ulteriori rilievi di carattere formale[636].

In verità, non si dubita ad oggi della fondamentale genuinità del passo, che pur potrebbe essere andato incontro a qualche forma di epitomazione, non suscettibile però di alterarne la sostanza[637].

Come infatti già osservato a suo tempo da Arnaldo Biscardi[638], il testo in commento sviluppa un percorso argomentativo del tutto coerente nelle sue conclusioni: Modestino altro non fa se non chiarire il significato dell'espressione *pecunia traiectica* (essa indica, in particolare, in primo luogo il denaro destinato ad una operazione di commercio da svolgersi oltremare), onde dedurne, *de plano*, le regole che disciplinano l'istituto e ne disegnano i confini applicativi. Esse sono le seguenti.

In primo luogo, che deve essere negata l'applicazione della disciplina caratteristica della *pecunia traiecticia* alla somma di denaro utilizzata dal soggetto finanziato nello stesso luogo in cui gli sia stata corrisposta dal sovventore (*pecunia … si eodem loci consumatur, non erit traiecticia*).

In secondo luogo, che anche la fattispecie imperniata sull'impiego del denaro per acquistare delle merci sia sussumibile, appunto, entro il perimetro concettuale della figura in esame purché queste siano destinate a essere condotte per mare con assunzione dei relativi rischi in capo pur sempre al mutuante (*tunc enim traiecticia pecunia fit*).

In definitiva, sarà inquadrabile quindi all'interno di questa categoria giuridica tanto il caso in cui sia il denaro stesso a viaggiare quanto quello nel quale esso sia impiegato per l'acquisto di merci che però siano destinate a loro volta a prendere la via del mare. E ciò in quanto in entrambi i casi è in definitiva

---

635 In realtà, secondo F. DE MARTINO, *Sul 'foenus nauticum'*, in *Rivista del diritto della navigazione*, I.1, 1935, 228 ss., Modestino non avrebbe affrontato *de plano* la problematica dell'assunzione del *periculum* in capo al creditore, ascrivendola alla necessaria struttura del prestito marittimo; ma, in caso sia pattuita detta assunzione, come si può dare per scontato nel caso di specie, quella della possibilità per il debitore di convertire in merci da trasportare il denaro ricevuto. Dal momento che il creditore, in effetti, avrebbe dovuto sopportare rischi maggiori, il giurista avrebbe concluso nel senso che la sua autorizzazione fosse necessaria.

636 Sui quali, cfr. F. DE MARTINO, *Sul 'foenus nauticum'*, cit., 228, nonché 230 (con la diversa proposta di ricostruzione del tenore letterale del frammento ivi contenuta).

637 Così I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 27 e nt. 11.

638 Secondo A. BISCARDI, *La struttura classica del 'fenus nauticum'*, in *Studi in memoria di A. Albertoni*, Padova, 1937, 345 ss., il giurista severiano avrebbe fatto ricorso ad una definizione etimologica, per poi chiarirne l'esatta portata sul piano tecnico-giuridico. L'autore, in specie, rilevava che Modestino, partendo dalla definizione di *pecunia traiecticia*, ne avrebbe tratto che non poteva essere qualificata come prestito marittimo l'operazione di finanziamento avente ad oggetto una *certa pecunia* da impiegarsi nello stesso luogo nel quale era stata erogata al mutuatario; salvo il caso in cui con quel denaro fossero acquistate delle merci destinate a viaggiare per mare. Lo studioso, quindi, tornava su questo passo, per ribadire la propria tesi a fronte delle critiche nel frattempo formulate dal De Martino (*Ancora sul 'foenus nauticum'* in *Rivista del diritto della navigazione*, I, 1936, 433 ss.), anche nella successiva opera del 1946: cfr. A. BISCARDI, *'Actio pecuniae traiecticiae'*, cit., 108 s.

ravvisabile l'assunzione del *periculum* della navigazione in capo al finanziatore, che costituisce, come meglio vedremo, elemento strutturale del prestito marittimo.

A questo riguardo, deve essere anche segnalato come, sulla base del tenore letterale del frammento di Modestino citato, sia stato sostenuto, da parte di alcuni autori[639], che l'ipotesi più risalente di ricorso al prestito marittimo nella prassi dovesse essere quella del denaro destinato ad essere trasportato al di là del mare e che, solo in un momento storico successivo, sarebbe stata contemplata anche quella incentrata sul trasporto delle merci con esso acquistate nel luogo di partenza della navigazione.

Questa prospettazione, tuttavia, non pare meritevole di accoglimento[640], in quanto essa, oltre a non trovare appiglio nelle fonti[641], apparirebbe priva di congruenza rispetto a valutazioni di carattere economico: si consideri, infatti, che la scelta di acquistare nel luogo di erogazione della somma le merci per poi rivenderle nello scalo di arrivo sembra proprio l'opzione più indicata ad assicurare il maggior rendimento del capitale impiegato nell'operazione[642].

La nozione di prestito marittimo enucleabile a partire da Mod. 10 *pand.* D. 22.2.1 risulta confermata anche da altre fonti, tra le quali si annovera un noto frammento delle *Pauli Sententiae*:

---

[639] F. DE MARTINO, *Sul 'foenus nauticum'*, cit., 224 ss.; G. CAMPANINO, voce *Prestito a cambio marittimo (diritto commerciale marittimo)*, in *Nuovo Digesto Italiano*, X, Torino, 1939, 320. Questa tesi va ascritta, tra gli altri, anche a V. GIUFFRÈ, *Studi sul debito. Tra esperienza romana e ordinamenti moderni*, Napoli, 1997, 110 s.: «Il giurista tardo classico (fu lui stesso, o uno studioso che intervenne sul suo testo?) pose il caso (realmente accaduto e sottoposto al suo esame, o ipotizzato?) che l'impiego del denaro *eodem loci*, non oltremare, fosse avvenuto per acquistare merci da vendere *trans mare*. E distinse: se per convenzione l'assunzione del rischio riguardava anche la sorte delle *merces* ('*an merces … comparatae in ea causa habentur*'), '*tunc … traiecticia pecunia fit*', ossia deve essere applicata la disciplina del prestito marittimo; altrimenti no. Dunque, tradizionalmente, il finanziamento marittimo a rischio e ad alta remunerazione avveniva quando si andassero ad acquistare merci per mare. Ma almeno da Modestino in poi (o dall'età dell'eventuale interpolatore del suo scritto) fu possibile 'rischiare' anche sulle merci che si andassero a vendere al di là del mare». In argomento, cfr. anche, per la letteratura più risalente, B. MATHIASS, *Das 'fenus nauticum' und die geschichtliche Entwicklung der Bodremei*, Würzburg, 1881, 14 ss., il quale individuava quattro storiche fasi nella configurazione dogmatica del prestito marittimo. La prima sarebbe stata caratterizzata dall'assunzione del rischio esclusivamente in relazione al denaro che doveva essere trasportato via mare; la seconda fase – di cui il passo di Modestino che qui stiamo esaminando costituirebbe significativa costituirebbe significativa testimonianza – avrebbe comportato il passaggio dell'assunzione del rischio dalla *certa numerata pecunia* alle *merces ex ea pecunia comparatae*; la terza avrebbe visto la possibilità di impiegare il prestito anche per la riparazione della nave o per il pagamento dei salari dei marinai, con la conseguenza che in questa fase il rischio avrebbe riguardato ormai la sorte della nave; la quarta, infine, desumibile dalla lettura di Scaev. 6 *resp.* D. 22.2.5 pr., sarebbe stata connotata dalla nascita dell'evanescente figura del *fenus quasi nauticum* (sul punto cfr. *infra* nelle note).

[640] Come già dimostrato da Ugo Enrico Paoli, nel suo importante studio dedicato alla disciplina del prestito marittimo in diritto attico (*Il prestito marittimo nel diritto attico*, in *Studi di diritto attico*, Firenze, 1930 [rist. Milano, 1974], 41ss., cui si rinvia). Più recentemente, la continuità tra prestito marittimo greco e romano, in ordine all'oggetto dell'operazione, viene posta in luce soprattutto da G. PURPURA, *Studi romanistici*, cit., 202 ss.

[641] Tra le quali si deve annoverare anche Paul. Sent. 2.14.3, riportata subito *infra* nel testo.

[642] Sul punto, è poi appena il caso di sottolineare come, a quanto pare di desumere dal complesso delle fonti antiche rilevanti in materia, la prassi commerciale internazionale antica, dalla quale sarebbe certamente ingiustificato scorporare l'esperienza romana, appare appunto orientata in senso conforme all'idea che a viaggiare con allocazione del *periculum maris* in capo al sovventore potessero essere tanto il denaro quanto le merci con esso acquistate e destinate ad essere smerciate nel luogo di arrivo (come sottolineava già a suo tempo, tra gli altri, F. PRINGSHEIM, *Der Kauf mit fremdem Geld: : Studien über die Bedeutung der Preiszahlung für den Eigentumserwerb nach griechischem und römischem Recht*, Leipzig, 1916, 143 s. e U.E. PAOLI, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, in *Studi di diritto attico*, Firenze, 1930 [rist. Milano, 1974], 41ss.).

Paul. Sent. 2.14.3: *Traiecticia pecunia propter periculum creditoris, quamdiu navigat navis, infinitas usuras recipere potest*.

Anch'esso, infatti, ad un tempo stabilisce una relazione biunivoca tra applicazione della disciplina speciale in materia di prestito marittimo, concernente la possibilità per il creditore di pretendere *usurae infinitae*[643], sulla quale torneremo, e assunzione del rischio *a parte creditoris* e, d'altro canto, non pone alcuna differenziazione sotto questo aspetto a seconda che destinati alla navigazione siano il denaro oppure le merci con esso acquistate in vista della vendita nel luogo di arrivo.

Al contempo, peraltro, le due fonti citate consentono di precisare però che l'oggetto del negozio in senso tecnico-giuridico è rappresentato unicamente da una determinata somma di denaro[644] che, in forza della *datio* traslativa propria del mutuo, al quale la figura in esame è pur sempre riconducibile[645], viene acquisita alla proprietà del soggetto finanziato, salvo poi l'obbligo di quest'ultimo di restituirne il *tantudem* in una con l'ammontare degli interessi che si saranno stabiliti[646].

E ciò benché, come visto, le due fattispecie prese in esame, quella che prevede il trasporto direttamente della *pecunia numerata*[647] e quella secondo cui a viaggiare per mare sono le merci acquistate per il suo tramite, sono entrambe ammesse sul piano economico-operativo, permanendo in effetti del tutto inalterata in ambedue le fattispecie la struttura di base del negozio.

Al netto di questo aspetto, i motivi di interesse relativi alla figura giuridica in esame sono ad ogni molteplici, abbracciando un'ampia panoramica che va: dalle origini della figura negoziale in esame nel

643 Come si evince chiaramente da Paul. Sent. 2.14.3, '*propter periculum creditoris*', ossia in forza dell'assunzione del rischio della navigazione da parte del creditore, si giustifica la possibilità di percepire '*usuras infinitas*', ossia interessi in misura superiore al tasso legale, senza limitazioni di sorta. In esso si precisa, poi, che la percezione delle stesse è così strettamente legata all'assunzione del rischio da poter avvenire soltanto per il periodo di navigazione (*quamdiu navigat navis*). Il punto, giova aggiungere, è sottolineato ancor più efficacemente dalla relativa *interpretatio* (*Traiecticia pecunia dicitur, quae in navi, ut ad transmarina deferatur, deponitur. Quia maris perciulo committitur, in quantas convenerit usuras, hanc pecuniam dare creditor potest.*). Sul problema però, tutt'ora aperto, delle genesi e paternità delle *interpretationes* cfr. per tutti M. BIANCHI FOSSATI VANZETTI, *'Pauli Sententiae'. Testo e 'interpretatio'*, Padova, 1995, 1 ss. Sui profili di specialità della disciplina degli interessi nell'ambito del *fenus nauticum* cfr. però pure *infra*.

644 Così I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 34 ss. (con ulteriore letteratura ivi citata a sostegno della tesi in oggetto: cfr. *ex aliis* S. PEROZZI, *Istituzioni*, cit., 255 s.; P. HUVELIN, *Études*, cit., 206 il quale precisava che D. 22.2.1 non autorizza affatto a ritenere che fosse giuridicamente possibile «*donner directment des marchandises comme object d'un 'fenus nauticum'*»; A. BISCARDI, *La struttura*, cit., 348; A.C. HERRERO, *El préstamo marítimo griego y la 'pecunia traiecticia' romana*, Salamanca, 1982, 64 ss.).

645 In argomento, cfr. meglio *infra*.

646 Sul punto, cfr. *infra*.

647 In ordine alla nozione di *pecunia*, tuttavia, va osservato che taluni passi ne forniscono una nozione particolarmente ampia, che arriva quasi a lambire quella di *patrimonium* (cfr. Gai 3.124; Paul. 2 *ad ed.* D. 50.16.5 pr.; Ulp. 49 *ad Sab.* 50.16.178 pr.; Herm. 2 *iur. epit.* D. 50.16.22). Secondo G. MELILLO, *Economia e giurisprudenza a Roma*, Napoli, 1978, 67 ss., ora in *Categorie economiche nei giuristi romani*, Napoli, 2000, 69 ss., ciò sarebbe vero anche per il passo di Modestino in commento: «Nel testo è evidentissimo che la nozione di *pecunia traiecticia*, riferita alle merci acquistate con il denaro del mutuante e che viaggino a suo rischio, esprime non una somma materiale di denaro, ma oggetti idealmente assimilati alla loro valutazione monetaria». In ordine ai profili problematici di tale approccio, cfr. però R. MARTINI, *Recensione* a G. MELILLO, *Economia e giurisprudenza a Roma*, Napoli, 1978, in *Iura*, XXX, 1979, 1 ss.

contesto del diritto greco[648], ai mutamenti che si registrano nel suo regime giuridico ad opera della legislazione giustinianea[649], alla sua successiva evoluzione nel prestito a cambio marittimo di età

[648] Cfr. per tutti È infatti al mondo greco, almeno a partire dal V sec. a.C. (così P. HARVEY, *The Maritime Loan in Europolis 'Marikas' [Pap. Oxy. 2741]*, in *ZPE*, XXIII, 1976, 231 ss.) che con certezza si possono far risalire le prime testimonianze di questo finanziamento delle attività commerciali marittime. La sua nascita sarebbe collegata con l'avvento degli empori, del commercio individuale nel Mediterraneo e del definitivo superamento dell'economia famigliare, e quindi assumerebbe la forma di un accordo specifico tra privati capace di finanziare tali attività, che prenderà il nome di *nautikòn dàneion* in Grecia, e di *pecunia traiecticia* poi presso i Romani. A partire dal mondo ellenistico, poi questo negozio sarà la principale forma di finanziamento delle operazioni da svolgersi oltremare, come testimoniato da molte orazioni appartenenti al *Corpus Demosthenicum* (sul quale mi permetto di rinviare per tutti al recente contributo di P. COBETTO GHIGGIA, *Orazioni [XXXII-XXXV]*, Alessandria, 2023, *passim*). In argomento, cfr. anche U.E. PAOLI, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, cit., 41 ss. e, più recentemente, G. PURPURA, cit., 202 ss.

[649] Nel corso del regno di questo imperatore, si susseguirono tre provvedimenti dedicati specificamente al *fenus nauticum*: *Iust. A. Menae pp.* C. 4.32.26.2 del 528 d.C.; Nov. 106; Nov. 110, la cui tormentata vicenda è stata nel corso del tempo oggetto di vivo dibattito tra gli studiosi, soprattutto in ordine all'effettiva portata innovatrice e della *ratio* ispiratrice di ciascuno di essi. Il primo tra essi si inseriva in un contesto di ampia e generalizzata riforma del regime dei limiti delle *usurae* nei vari settori dell'ordinamento privatistico del tempo: *Ideoque iubemus illustri bus quidem personis sive eas praecedentibus minime licere ultra tertium partem centesimae usurarum in quocumque contractu vili vel maximo stipulari: illos vero, qui ergasteriis praesunt vel aliquam licitam negotiationem gerunt, usuqe ad bessem centesimae suam stipulationem moderari: in traiecticiis autem contractibus vel specierum fenori datuionibus usque ad centesimam tantummodo centesimae usurarum posse stipulari e team quantitatem usurarum etiam in aliis omnibus casibus nullo modo ampliari, in quibus citra stipulationem usurae exigi solent*. Vi si dispone ad esempio che gli *illustres* e le persone di rango più elevato non possano stipulare nei contratti, di qualsivoglia ammontare, tassi di interesse superiori al quattro per cento, che i banchieri e altri imprenditori leciti non possano stipulare tassi di interesse in misura superiore all'otto per cento e così via. In particolare, è previsto, per i contratti di prestito marittimo e per i mutui di derrate alimentari, che sia possibile stabilire tassi di interesse nella misura non superiore all'un per cento mensile (o, se si preferisce, al dodici per cento annuo): cfr. *infra*. Inoltre, giacché la materia dei tassi di interesse si presentava assai variegata in ragione dell'esistenza di diverse consuetudini locali, il legislatore imperiale stabilisce espressamente che tali limiti non possano andare incontro ad alcuna deroga pattizia; benché in passato fosse lecito praticare tassi di interesse in misura più elevata (anzi, in misura addirittura potenzialmente illimitata: le assai note, appunto, *usurae infinitae*). La nuova limitazione, del tutto inedita nella storia dell'istituto in parola, era poi rafforzata da un rigido apparato sanzionatorio, rivolto principalmente a sanzionare e reprimere quei comportamenti, eventualmente assunti dai creditori, che si risolvessero in un qualche tentativo, più o meno indiretto, di aggirare i nuovi limiti alle *usurae* percepibili dal creditore dettati al suo interno. Il creditore che avesse contravvenuto alle nuove disposizioni imperiali non avrebbe avuto azione per la parte eccedente detti limiti e, laddove avesse già ricevuto il pagamento, sarebbe stato costretto ad imputarlo a capitale. Era sanzionato, poi, anche il comportamento di quei creditori che avessero, a qualunque titolo, detratto o sottratto alcunché dal capitale da dare a mutuo: in tal caso, l'importo del debito è diminuito in maniera corrispondente all'ammontare della violazione del divieto posto in essere dal mutuante. Infine, la costituzione reprimeva gli stratagemmi di quanti avessero interposto altri soggetti nelle stipulazioni, per lucrare *usurae* più elevate di quelle che avrebbero potuto legittimamente pretendere: in quest'ultima ipotesi, infatti, il computo degli interessi doveva avvenire, a scopo sanzionatorio, senza tener conto dell'interposizione operata, la quale poteva essere provata, comunque, anche mediante giuramento. L'impatto determinato dalla nuova costituzione imperiale, sulla concreta vita marittima e commerciale dell'Impero dovette per certo essere immensa; per contro le ragioni ispiratrici del provvedimento ci appaiono, in buona parte, del tutto sconosciute (al punto tale che esso avrebbe costituito un vero e proprio «colpo di grazia» per l'intero comparto secondo F. KLINGMÜLLER, *Streitfragenaus der römischen Zinsgesetzgebung*, in *ZZS*, XVIII, 1902, 76). Più modernamente, ad ogni modo, sono stati ravvisati plurimi motivi di illogicità nella sua emanazione (cfr. G. PURPURA, *Studi*, cit., 320 s.): in primo luogo, il tasso massimo del dodici per cento annuo appare, quale *pretium periculi*, di entità non elevata se non persino lieve, presumibilmente non sufficiente a costituire un serio incentivo alla pratica feneratizia, anche ove si consideri il divario tra il tasso consentito a banchieri e commercianti (otto per cento annuo) e quello consentito, appunto, per il prestito marittimo, gravando peraltro il rischio nel primo caso in capo al debitore finanziato secondo i principi ordinari; inoltre, nella costituzione suddetta non si riscontra la ben che minima traccia di una variazione del tasso a seconda che si tratti di prestiti per viaggi di sola andata oppure di prestiti concessi per viaggi di andata e ritorno. Ad ogni modo, a poco più di un decennio dall'introduzione di questa prima costituzione, ne intervenne una seconda, Nov. 106, a regolare la materia, senza però reintrodurre il regime previgente di piena libertà nella determinazione delle *usurae*. *Occasio legis* dell'emanazione della novella è costituito dalla μήνυσις (non si tratta, del resto, di un modo di procedere isolato per l'epoca: cfr., sul punto, il lemma μηνύω in G.G. ARCHI e M. BARTOLETTI COLOMBO, *'Legum Iustinianii Imperatoris Vocabularium, Novellae, pars Graeca '*, IV, Milano, 1988, 1729 s.). di Giovanni di Cappadocia, prefetto del pretorio per l'Oriente. Quest'ultimo, in particolare, rende edotta la cancelleria imperiale delle suppliche rivolte da Pietro ed Elogio, due uomini dediti per mestiere alla pratica feneratizia nel settore del commercio marittimo, che affermano di essere coinvolti in talune controversie sorte in ragione della loro attività. Tale circostanza rende evidente la necessità, dunque, che siano acclarate le consuetudini vigenti in materia, di modo che le stesse possano essere ricondotte entro i sicuri confini della legge per mezzo di un provvedimento dell'imperatore. Per conseguire tale risultato, il prefetto del pretorio convoca i ναύκληροι e li interroga, sotto giuramento, sulla natura delle loro antiche consuetudini. Dall'esito di tale convocazione, emerge, per la verità, l'esistenza

medioevale[650] e poi, per focalizzare l'attenzione sul diritto romano classico[651], dai caratteri dell'operazione negoziale (come la consistenza del *periculum creditoris* e sua qualificazione quale elemento essenziale o meno

di due modelli di disciplina del prestito marittimo, che sono analiticamente descritti dai due soggetti interpellati nei termini seguenti: nel primo modello di disciplina, si prevedono la corresponsione da parte dei soggetti finanziati di un tasso di interesse nella misura del dieci per cento e, in aggiunta, la possibilità per i mutuanti di caricare sulla nave senza pagamento dei dazi un moggio di grano o di orzo per ogni moneta prestata (cfr. G. BILLETER, *Geschichte des Zinsfusses im griechisch-römischen Altertum bis auf Justinian*, Leipzig, 1898, 325 s.); nel secondo, la cui adozione è presentata come alternativa all'adozione del primo, si prevede semplicemente la percezione di un tasso di interesse nella misura del dodici e mezzo per cento (rispetto a tale misura del tasso di interesse, è necessario ricordare che la riforma monetaria che introdusse il *solidus* dovuta a Costantino, artefice della sostituzione del *solidus aureus* al *nummus aureus* avente corso legale in precedenza, abbia nella pratica determinato un innalzamento di mezzo punto: in argomento, cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 169; 169 nt. 26). Con riferimento ad entrambi i modelli, inoltre, viene ribadita la necessità che siano i creditori/mutuanti a farsi carico del rischio della navigazione; inoltre, come rilevato opportunamente dalla dottrina, pare che il primo modello descritto costituisca nulla più che una semplice variante del secondo (sul punto cfr. G. BILLETER, *Geschichte des Zinsfusses*, cit., 325 nonché, più recentemente, G. PURPURA, *Studi*, cit., 229, nt. 402). I feneratori testimoniano anche come questo schema sia utilizzato sia per viaggi di lunga durata, annuale o pressoché annuale, sia per viaggi di breve o media durata, nonché per il caso in cui gli stessi intraprendano una nuova operazione, in modo tale che, per ogni carico, la disciplina del rapporto sia rimessa alle pattuizioni dei contraenti: in tutti questi casi, dunque, il tasso di interesse resta fissato al dodici e mezzo per cento. Infine, prendono posizione pure sulle vicende del rapporto successive al felice rientro della nave in porto: quando la nave ritorni *salva* in porto e difettino condizioni meteorologiche tali da consentire alla stessa di rimettersi in viaggio, è concesso dai creditori un termine di venti giorni per la vendita del carico, senza pretendere il pagamento di interessi di sorta (si tratta di un'usanza, su cui ci siamo già intrattenuti nell'ambito della precedente ricerca, assai più risalente nel tempo: essa, infatti, è attestata nelle fonti già dal IV sec. a.C.: sul punto cfr. G. BILLETER, *Geschichte des Zinsfusses*, cit., 324; G. PURPURA, *Studi*, 122 nt. 81; S. SCHUSTER, *Das Seedarlehen in dem Gerischstreden des Demostenes*, Berlin, 2005, 193). Soltanto se il debito, trascorsi i venti giorni, rimane ancora inadempiuto, devono essere corrisposti interessi nella misura dell'otto per cento: il negozio, infatti, venuto meno l'elemento essenziale del *periculum creditoris*, subisce la conversione in un mutuo terrestre. Conclusa questa sorta di istruttoria basata sulla testimonianza dei due ναύκληροι, Giovanni riferisce quanto appreso trasmettendone gli atti alla cancelleria imperiale e Giustiniano, dopo aver preso visione dei medesimi, riconosce infine valore di legge agli usi ivi attestati, non ravvisandone (lui stesso o, più probabilmente, i funzionari della cancelleria imperiale) alcuna contrarietà al diritto vigente. I motivi di interesse della Nov. 106 sono molteplici. Sul punto, mi rimetto anzitutto alle riflessioni di G. LANATA*, Legislazione e natura delle novelle giustinianee*, Napoli, 1984, 40 s. e 70 s., il quale pone l'accento sul rapporto tra legge e consuetudini nel diritto giustinianeo, sul motivo dell'adeguamento della legge alla natura, nonché, più in generale, sul retroterra culturale del legislatore giustinianeo. Per ciò che concerne più direttamente il nostro campo di indagine, secondo parte della dottrina (G. BILLETER, *Geschichte des Zinsfusses*, cit., 324, 328), l'unificazione dei tassi di interesse marittimo nella misura del dodici e mezzo per cento, attestata dalla Novella, non possa essere considerata effetto dell'emanazione delle disposizioni contenute in C. 4.32.26.2 ma, al contrario, sia da riconnettersi ad usanze più risalenti, sulla base dell'incidentale riferimento del legislatore all'antichità delle consuetudini attestate dalla testimonianza dei due feneratori. Questa tesi, tuttavia, non pare meritevole di accoglimento, se è vero che la sottoposizione degli interessi marittimi al limite massimo del dodici per cento annuo viene per la prima volta stabilita da Giustiniano nel 528 d.C. (profilo in buona sostanza non discusso in letteratura: cfr. per tutti I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 170) e che, d'altro canto, l'espressione utilizzata ben potrebbe essere interpretata come una formula di stile della cancelleria imperiale. In sintesi (per le ulteriori criticità emerse in dottrina sul passo, mi limito a rinviare per tutti a I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 170 ss., nonché a G. PURPURA, *Studi*, cit., 229 ss. con rassegna della dottrina ivi contenuta), rispetto alla Nov. 106, possiamo affermare quanto segue: che la sua adozione servì a recepire in un provvedimento legislativo imperiale le consuetudini invalse in seguito all'emanazione di C. 4.32.26.2, che il computo degli interessi ivi contemplato non fosse a viaggio ma a tempo (e che dunque sotto questo profilo non vi fosse alcun contrasto tra i due provvedimenti imperiali), che, sulla base di quanto disposto da essa, deve scartarsi pure l'idea che C. 4.32.26.2 fosse riferita, in realtà, agli interessi meramente terrestri della *pecunia traiecticia*. Venendo, infine, all'ultimo provvedimento imperiale in tema di *fenus nauticum*, la Nov. 110, è noto come la stessa, adottata a pochi mesi di distanza dal secondo appena considerato nella trattazione, ebbe l'effetto, in buona sostanza, di determinarne l'assai precoce abrogazione. Meno certe, invece, sono le ragioni che hanno spinto il legislatore imperiale ad intervenire in questo senso: nel provvedimento stesso, indirizzato ancora una volta al *prafectus praetorio* Giovanni di Cappadocia, si fa riferimento, infatti, a non meglio precisate richieste rivolte alla cancelleria imperiale (come evidenziato da ultimo da I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 180). Tra i vari tentativi di spiegazione avanzati tra gli studiosi rispetto a questo mutamento repentino della politica imperiale in materia, va menzionato quello già avanzato a suo tempo da G. BILLETER, *Geschichte des Zinsfusses*, cit., 338. Secondo quest'ultimo, Giustiniano, avendo esteso con la Nov. 106 le consuetudini basate su C. 4.32.26.2 dall'area costantinopolitana all'intero Impero, e resosi conto dell'errore commesso, sarebbe tornato sui propri passi appunto con l'emanazione della Nov. 110, abrogando *in toto* la disciplina previgente.

[650] Sul tema, cfr. G. CAMPANINO, voce *Prestito*, cit., *passim*; G. SPALLACCI, *Il prestito a cambio marittimo ad Ancona nel XV secolo*, in *Storia economica*, XXI.2, 2018, *passim*; C. TOSORATTI, *Prestito a cambio marittimo e negozi finanziari*, in *RDN*, I, 2015, 239 ss.

[651] È dato acquisito in letteratura quello per cui la disciplina della *pecunia traiecticia* si mantenga sostanzialmente inalterata a partire dall'inclusione nel negozio all'interno del tessuto normativo romano (passaggio che le fonti attestano come avvenuto

del contratto, la disciplina degli interessi e il profilo attinente all'inquadramento della pena convenzionale[652]), all'individuazione degli strumenti di tutela delle pretese del mutuante *pecuniae traiectiticae* alla restituzione del capitale erogato e al pagamento degli interessi concordati[653] e, quindi, all'inquadramento del *fenus nauticum* all'interno del sistema contrattuale romano[654].

Ai fini della presente indagine, due sono i temi che, non del tutto dipanati dalla dottrina sinora consolidata, si intendono sottoporre ad un ulteriore approfondimento: anzitutto, verificare se tale nozione sia pur sempre sussumibile entro la categoria del rischio contrattuale in senso tecnico[655] già analizzata nel presente studio e, in caso di positivo riscontro, se quest'ultima necessiti comunque di una qualche riconfigurazione o parziale adattamento rispetto alla panoramica offerta dai contratti bilaterali come la *locatio conductio*; quindi, la ricostruzione degli strumenti di tutela processuale concessi al *fenerator* e, per questa via, della collocazione rivestita dalla *pecunia traiecticia* nel sistema romano dei contratti.

2. Per un approfondimento critico sul *periculum creditoris*.

Onde affrontare il primo profilo di interesse segnalato in apertura, è opportuno muovere anzitutto da una preliminare ricognizione delle risultanze del dibattito dottrinale sviluppatosi intorno al tema del *periculum creditoris* nell'ultimo secolo, anzitutto in ordine all'inquadramento di tale elemento tra quelli essenziali[656], ovvero accidentali[657] oppure ancora, secondo una singola proposta pressocché isolata[658], naturali del negozio giuridico di *fenus nauticum*.

---

grossomodo nell'età di Catone il Censore) sino a tutto il corso dell'età classica e postclassica, per poi andare incontro ad alcune significative variazioni soltanto al tempo di Giustiniano: cfr. *infra*.

652 Così individuati da I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 5.

653 In deroga alla generale del mutuo prospettata da Paolo in Paul. 3 *ad ed.* D. 2.14.17 pr.: *Si tibi decem dem et paciscar, ut viginti mihi debeantur, non nascitur obligatio ultra decem: re enim non potest obligatio contrahi, nisi quatenus datum sit*, normalmente aggirabile nella prassi mediante il ricordo a *stipulationes* ma, nel caso appunto del prestito marittimo, anche in via meramente pattizia: cfr. *infra*.

654 Queste ultime due questioni sono intimamente connesse: cfr. *infra*.

655 Essendo appunto il termine *periculum*, inteso nella sua ampia genericità, rapportabile, come già evidenziato nel presente studio, anche a fenomeni giuridici differenti da quello qui preso in esame, come anzitutto il tema responsabilità e poi anche quello, del rischio in senso imprenditoriale: cfr. *infra* nonché, per tutti, R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 508 ss.

656 Così tra gli altri J.M. PARDESSUS, *Collection de lois marittime antérieurs au XVIII siècle*, I, Parigi, 1885, 70 s., 115 ss.; F. GLÜCK, *Commentario alle Pandette*, XXII, trad. it., Milano, 1907, 148 ss.; A.C. HERRERO, *El prestamo*, cit., 69 ss.; S. SCHUSTER, *Das Seedarlehen*, cit., 188; A. PETRUCCI, *Tipi di attività contrattuali e di responsabilità connesse all'esercizio di un'impresa di navigazione*, Torino, 2010, 287, ma cfr. pure *infra*.

657 Per questo orientamento, cfr. F. DE MARTINO, *Sul 'foenus'*, cit., 218 ss.; H. KUPISZEWSKI, *Sul prestito marittimo nel diritto romano classico: profili sostanziali e processuali*, in *Index*, III, 1972, 378; V. DE VILLA, *Le 'usurae ex pacto'*, Roma, 1937, 104 ss. nonché W. LITEWSKI, *Römisches Seedarlehen*, cit., 135 e 181, pur ipotizzando quest'ultimo una divergenza tra i giuristi: Papiniano e Paolo (e sulla loro scia poi la cancelleria di Diocleziano) sarebbero propensi a considerare il *periculum creditoris* quale elemento accidentale del negozio, mentre i 'grecizzanti' Cervdio Scevola e Modestino essenziale; *contra* a questa ricostruzione, cfr. però G. PURPURA, *Studi*, cit. 283.

658 Cfr. A. BISCARDI, *La struttura*, cit., 350 ss.

Queste ultime due teorie furono generalmente sostenute, pur con immancabile pluralità di accenti, sulla base di argomenti di ordine sostanzialmente testuale e formale, talora di indole prettamente interpolazionistica.

Incominciando dalla tesi per cui l'assunzione del rischio dell'operazione in capo al creditore sarebbe un elemento accidentale del contratto in questione, è emblematica la posizione assunta, nella prima metà del Novecento, da Francesco De Martino.

Quest'ultimo si esprimeva sul punto in un primo scritto[659], nell'ambito del quale condensava in poche battute il proprio convincimento circa il carattere non essenziale del *periculum creditoris*, per poi tornare, in seguito alla pubblicazione di un lavoro giovanile di Arnaldo Biscardi[660], a ribadire le medesime considerazioni sulla base di un irrobustito apparato argomentativo[661].

Nello scritto più risalente, lo studioso napoletano denunciava, in apertura, la diffidenza che, a suo dire, i Romani avrebbero nutrito nei confronti «di un negozio così avventuroso»[662] proprio per la presenza, all'interno della struttura del prestito marittimo greco[663], dell'elemento del *periculum creditoris*[664].

Già in queste prime considerazioni sembra di poter scorgere, tra le righe, alcuni indizi circa la prospettazione che sarà avanzata dallo studioso appena qualche pagina dopo: cioè appunto l'idea della mera accidentalità del *periculum creditoris*, giustificata sulla base dei seguenti rilievi.

L'autore, dapprima, passava in rassegna una serie di frammenti (si tratta di Pap. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr.; Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6; Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7; *Diocl. et Max.* C. 4.33.1.2; *Diocl. et Max.* C. 4.33.4.5) in cui si dice, testualmente, che, nell'ambito delle operazioni di prestito marittimo ivi contemplate, la *pecunia* viene concessa *periculo creditoris*, per attribuire a tale espressione, ricorrente nei passi considerati, un significato peculiare. Essa starebbe infatti a significare non che sia impossibile concepire un negozio di *pecunia traiecticia* sfornito dell'assunzione del *periculum* in capo al creditore, come più comunemente sostenuto in dottrina, ma proprio l'esatto opposto. Infatti - così argomenta il giusromanista - se l'elemento

---

659 *Sul 'foenus'*, cit., *passim.*
660 *La struttura*, cit., *passim.*
661 Cfr. *Ancora sul 'foenus'*, in *Rivista del diritto della navigazione*, I, 1936, *passim.*
662 *Sul 'foenus'*, cit., 222.
663 Nella configurazione in cui cioè, seguendo la visione storico-giuridica dell'autore in merito alle origini del *fenus*, esso si apprestava ad essere assimilato all'interno dell'ordinamento romano: cfr. F. DE MARTINO, *Sul 'foenus'*, cit., 222.
664 Tale atteggiamento dello spirito romano nei confronti della (pur largamente praticata) figura negoziale in esame sarebbe comprovato, ad avviso dell'eminente autore, sia dalle testimonianze storiche risalenti al periodo della sua introduzione nel tessuto giuridico romano (Plutarco, Catone il Censore: cfr. F. DE MARTINO, *Sul 'foenus'*, cit., 218 ss.) sia operando un raffronto tra gli elementi costitutivi del prestito marittimo quali emergono nell'ambito del diritto greco e i connotati di fondo della mentalità pragmatico-giuridica romana ancora nel mezzo dell'età repubblicana (improntati ad un rigido tradizionalismo e volti ad attribuire centralità assoluta, quale forma di attività produttiva umana dignitosa e meritevole in quanto tale di rispetto e incoraggiamento, alla coltivazione della terra piuttosto che non alla pratica feneratizia marittima). Da tale confronto si ricava l'idea per cui la diffidenza verso «… un contratto così anti-romano, come il prestito ad interesse nautico» doveva aumentare «dinanzi a quelle imprese nautiche di grandi dimensioni nell'ambito del cui esercizio il livello di aleatorietà connessa all'assunzione del *periculum a parte creditoris* doveva, certamente, reputarsi notevolmente aumentato» (*Sul 'foenus'*, cit., 218 ss.).

del *periculum creditoris* fosse essenziale nella struttura del negozio, la necessità di tale (così interpretando) assai ridonante specificazione non si comprenderebbe affatto[665].

L'autore, quindi, si concentra su due passi che vengono solitamente addotti a sostegno[666] della tesi dell'essenzialità del *periculum*, ossia:

> Pap. 3 *resp.* D. 22.2.4.1: *Pro operis servi traiecticiae pecuniae gratia secuti quod in singulos dies in stipulatum deductum est, ad finem centesimae non ultra duplum debetur. In stipulatione faenoris post diem periculi separatim interposita quod in ea legitimae usurae dederit, per alteram, stipulationem operarum supplebitur*
>
> e
>
> Ulp. 77 *ad ed.* D. 22.2.8: *Servius ait pecuniae traiecticiae poenam peti non posse, si per creditorem stetisset, quo minus eam intra certum tempus preastitutum accidia.*

De Martino osservava che entrambi i testi non provano l'esistenza di un *periculum*, ma esclusivamente la stipulazione di una *poena*; in secondo luogo, che solo il primo sembra presupporre il rischio, «ma ciò non vuol dire che esso fosse essenziale del negozio»: «dal momento che il *periculum* poteva essere stipulato, ed anzi lo sarà stato quasi sempre, è ben naturale che la decisione lo presupponga»[667].

Lo studioso, infine, concludeva la sua analisi svolgendo, come già esposto nel testo, plurimi rilievi critici in merito alla testimonianza fornita da Mod. 10 *pand.* D. 22.2.1, il contenuto sarebbe «manifestamente assurdo» e, pertanto, frutto inequivocabile della corruzione del testo, del quale l'autore proponeva altresì una propria proposta di emendazione[668].

Tutte queste considerazioni, come si è anticipato, venivano dunque riaffermate con forza in risposta alle tesi prospettate da Arnaldo Biscardi nel suo primo lavoro dedicato all'argomento[669].

In questo scritto, il maestro fiorentino, che ad uno stadio più maturo della propria riflessione sul tema sarebbe in definitiva approdato alla tesi dell'essenzialità del *periculum creditoris*, avanzava, come già osservato, la teoria per cui questo elemento sarebbe da ricondursi all'alveo dei *naturalia negotii*.

Questa tesi veniva elaborata prendendo le mosse, ancora una volta, da un ampio esame delle fonti[670], per osservare come, in un numero seppur minore di testimonianze tra quelle disponibili, è fatta

---

665 Cfr. F. DE MARTINO, *Sul 'foenus'*, cit., 227.
666 Cfr. pure *infra*.
667 *Sul 'foenus'*, cit., 227.
668 *Traiecticia ea pecunia est quae trans mare vehitur <et ita potest dari ut a debitore restituatur si navis salva perveniat. Nunc> videndum an merces ex ea pecunia comparatae.[In ea causa habentur]<periculo creditoris navigent, et pecuniam creditam debitor solvere non debeat, si condicio non extiterit>. Et interest, utrum [etiam] <convenerit ipsam pecuniam trans mare vehi an ex ea merces comparari posse>. Tunc enim <in ea causa merces habentur> [traiecticia pecunia fit].*
669 Cfr. *supra*.
670 Le stesse considerate dal De Martino con qualche aggiunta: Mod. 10 *pand.* D. 22.2.1; Mod. 4 *reg.* D. 22.2.3; Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6; Pap. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr.; Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7; *Diocl. et Max. AA. Scribonio Honorato* C. 4.33.2.1 (a. 286); *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3; Paul. Sent. 2.14.3.

testuale menzione di un prestito marittimo '*sine periculo creditoris*'. In particolare, spiccava all'attenzione dello studioso, trovando essa conferma anche in un passo dei Basilici (Bas. 53.5.16) la fattispecie trattata in un passo di Papiniano, con l'indicazione ivi contenuta di una '*pecunia traiectica sine periculo creditoris accepta*':

> Pap. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr.: *Nihil interest, traiecticia pecunia sine periculo creditoris accepta sit an post diem praestitutum et condicionem impletam periculum esse creditoris desierit. Utrubique igitur maius legitima usura faenus non debebitur, sed in priore quidem specie semper, in altera vero discusso periculo: nec pignora vel hypothecae titulo maioris usurae tenebuntur.*

A fronte di ciò, concludeva Biscardi, «… sarebbe molto difficile, per non dire assurdo, accettare l'insegnamento tradizionale in dottrina circa la essenzialità del *periculum creditoris* all'istituto del *fenus nauticum*»[671]. «… Ma da ciò ad arrivare ad assumere, come fa senz'altro il De Martino, che si tratti di un elemento puramente accidentale, c'è una bella differenza! Possono mai bastare queste due sole testimonianze a distruggere le altre, apparentemente contraddittorie, dalle quali è dato ricavare che il rischio del creditore è in certi casi presupposto, senza bisogno di alcuna attuazione espressa? Non mi sembra davvero. E allora - conviene domandarci - perché, avanti di passare a questa concezione totalmente opposta, non si prova piuttosto a costruire il *periculum creditoris* come un elemento naturale del negozio?»[672].

Tutto il seguito del breve saggio, per la parte di esso dedicata all'elemento del *periculum creditoris*, appare come un tentativo di fornire puntuale giustificazione, sulla base dei dati disponibili, a tale opzione interpretativa, passando in rassegna altri passi ritenuti particolarmente significativi[673].

Come si è visto, i sostenitori della tesi secondo cui l'assunzione del *periculum a parte creditoris* non avrebbe assunto il ruolo di elemento caratterizzante del prestito marittimo (pur con inevitabile difformità di impostazioni al proprio interno) hanno ritenuto di poter individuare, soprattutto nel noto passo Pap. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr., l'espresso riconoscimento, appunto, di una *traiecticia pecunia sine periculo creditoris accepta*.

Il frammento, riconosciuto oggi come sostanzialmente genuino[674], costituisce in verità una rilevante attestazione proprio dell'essenzialità del *periculum creditoris*[675].

---

671 *La struttura*, cit., 351 s., nt. 16.
672 *La struttura*, cit., 352.
673 Sul punto, mi permetto di rinviare direttamente a *La struttura*, cit., 352 ss.
674 *Contra* cfr. F. DE MARTINO, *Sul 'foenus nauticum'*, cit., 226 ss.
675 Così G. PURPURA, *Studi*, cit., 281 ss., ad avviso del quale Papiniano qui non avrebbe affatto inteso affermare la possibilità di concepire un negozio di *fenus nauticum* senza che vi sia assunzione del rischio della navigazione in capo al creditore: la testuale menzione che il frammento reca di una '*traiecticia pecunia sine periculo creditoris accepta*', infatti, secondo il Purpura, si spiega non in chiave di una (giuridicamente poco plausibile) esclusione convenzionale del rischio *a parte creditoris* nella *pecunia traiecticia*, ma in relazione alla tematica della scadenza del termine: sul punto, mi permetto di rinviare a ID., *Studi*, cit., 284 nonché, con le convincenti argomentazioni I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 41 ss.

Ivi, infatti, onde delimitare con rigore, soprattutto in chiave di porre un argine a possibili abusi[676] l'ambito di applicazione di una regola speciale, ossia quella che permette di percepire un *faenus maius laegitima usura*, essa viene dal giurista riconnessa saldamente proprio all'assunzione del rischio da parte del creditore, sia pure enunciando tale regola in via indiretta, cioè attraverso l'esplicitazione della perdurante vigenza dei principi generali nel caso contrario. Nello specifico, le ipotesi contemplate nel passo sono due: nella prima, il finanziamento è stato erogato *ab origine* con assunzione del rischio della navigazione in capo al debitore; nella seconda[677], il rischio non grava più *a parte creditoris*, vuoi per la scadenza del termine appositamente convenuto dalle parti al riguardo vuoi per il verificarsi della generale condizione dell'arrivo in porto della nave salve.

Queste due fattispecie, benché costitutivamente differenti, sono all'evidenza trattate unitariamente dal giureconsulto severiano: in entrambi i casi, infatti, difettando l'elemento dell'assunzione del *periculum a parte creditoris*, la disciplina applicabile agli interessi sarà quella vigente per il mutuo ordinario[678] e non saranno pertanto dovuti interessi in misura superiore a quella risultante dall'applicazione del tasso legale di interesse sul capitale, cioè quello della *centesima* (*utrubique … debebitur*).

Per concludere il discorso su Pap. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr., esso contiene ulteriori motivi di interesse sui quali è opportuno soffermarsi brevemente. In entrambe le ipotesi considerate, come si vede, chiaramente i creditori non potranno nemmeno servirsi delle garanzie che siano state eventualmente prestate per ottenere il pagamento di interessi più alti (*nec… tenebuntur*)[679]. Inoltre, il frammento prosegue attestando la prassi di far viaggiare sulla nave uno schiavo del creditore, che assume nel lessico giuridico greco-romano la denominazione di κερμακόλουθος[680], con il compito di curare al meglio l'esecuzione del contratto e proteggere gli interessi del proprio *dominus*. Peraltro, le parti, ricorrendo ad una *stipulatio,* hanno convenuto il pagamento di una certa somma di denaro[681] '*pro operis servi traiecticiae pecuniae gratia secuti*' per ogni giorno di ritardo del debitore nell'adempimento (*Pro operis … debetur*)[682]. Con riguardo a

---

676 Così anche V. GIUFFRÈ, *'Faenus'*, cit., 153 s., ora *Studi*, cit., 113 s.

677 Che solo se letta incautamente sembrerebbe avvallare l'equivoco dato dalla possibilità di concepire un prestito marittimo *sine periculo creditoris*: cfr. *infra*.

678 Così I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 42.

679 Sul punto, cfr. R.M. MENTXAKA, *La pignoración de colectividades en el derecho romano clásico*, Países Vascos, 1986, 258 s., nonché *infra*.

680 Sostantivo derivante dalla contrazione in un'unica parola di χρήματα e ᾽ακόλουθος. Tale consuetudine, derivante *in primis* dal diritto attico, e poi largamente praticata anche in periodo ellenistico e romano, ci è nota anche per il tramite di altre fonti che saranno analizzate più avanti, come Afr. 7 *quaest.* D. 44.7.23 e Scaev. 28 *dig.* D. 45.1.122.1. Su questa figura, cfr. anche F. REINOSO BARBERO, *D. 44.7.23 (Afr. 7 quaest.)*, cit., 3544 ss., il quale ritiene che il κερμακόλουθος non si limitasse a ad accompagnare il debitore e a vigilare sulla corretta esecuzione del contratto; al contrario, la sua presenza sarebbe giustificata soprattutto dalla necessità di attivare uno speciale procedimento arbitrale, basato sull'impiego della *stipulatio poenae* e che avrebbe permesso la tutela giurisdizionale delle aspettative creditorie).

681 Si tratta di una clausola che deve essere riconosciuta come penale: cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 104 nt. 2; nonché *infra*.

682 Tale prassi, ad ogni modo, risulta anch'essa confermata da altre fonti. In particolare, da Afr. 7 *quaest.* D. 44.7.23, il cui *incipit* (*Traiecticiae pecuniae nomine … deducta*) attesta che le parti solitamente concludevano una *stipulatio poenae* come corrispettivo per il mancato godimento delle *operae* dello schiavo incaricato di chiedere la restituzione del denaro, nel caso in cui non il debitore non avesse adempiuto alla scadenza del termine previsto. Inesatti sembrano, riguardo a detta previsione, i rilievi formulati da

detta somma, Papiniano ha cura di precisare, con l'obiettivo di arginare condotte fraudolente volte ad aggirare i limiti legali posti al pagamento delle *usurae*, che essa non può essere superiore all'importo che risulta dall'applicazione del tasso di interesse della *centesima* sul capitale e, in ogni caso, oltrepassare la misura di quest'ultimo (*ad finem centesimae non ultra duplum*).

La parte finale del frammento (*in stipulatione … supplebitur*), infine, ribadisce il fondamentale assunto desumibile dal primo periodo: ossia che, in difetto di assunzione del rischio *a parte creditoris*, il capitale erogato non possa produrre interessi in misura superiore alla *centesima*[683]. Ivi, più nel dettaglio, si prende in esame il caso in cui sia stata conclusa separatamente una *stipulatio fenoris* avente lo scopo di regolare la corresponsione di *usurae* una volta che sia venuto meno il rischio (*post diem periculi*). La regolamentazione convenuta prevede che se la somma dedotta in stipulazione sia inferiore a quella dovuta per effetto dell'applicazione della *centesima* sul capitale, essa potrà essere integrata tramite l'importo, eventualmente eccedente tale misura, dovuto in ragione della *stipulatio operarum* (*quod in ea legitimae usurae dederit, per alteram stipulationemoperarum supplebitur*)[684].

Sintetizzando il contenuto di quest'ultima parte del frammento, può dunque dirsi: in primo luogo, che la *stipulatio operarum* va incontro ad un procedimento di riduzione conservativa (produce i suoi effetti, ma solo per la somma dovuta *ad finem centesimae*)[685]; in secondo luogo, che il giurista, considerando l'intera operazione economica complessiva in chiave unitaria, ammette che l'importo eccedente la *centesima* dedotto nella *stipulatio operarum* possa valere quale integrazione della *stipulatio fenoris post diem periculi separatim interposta* che abbia stabilito un interesse inferiore al limite legale[686]. In conclusione, la *ratio* sottesa alle soluzioni proposte dal giurista in Pap. 3 *quaest.* D. 22.2.4.1 pr. è chiara (vi può essere una deroga ai principi generali in materia di interessi soltanto in quanto vi sia assunzione del *periculum* in capo al

P. HUVELIN, *Études*, cit., 198, laddove l'autore avanza l'ipotesi che si tratterebbe del *duplum centesimae* e da D. RATHBONE, *The financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD*, London, 2003, 213, nt. 59. Deve poi rammentarsi che la materia delle *usurae ultra duplum* fu oggetto di attenzione da parte della legislazione giustinianea, con la costituzione del 529 d.C. trasfusa poi in C. 4.32.27.21. Questo dato ha portato parte della critica a ritenere il brano in esame frutto di attività interpolativa: cfr. V. DE VILLA, *Le 'usurae'*, cit., 96, nt. 50; A. BISCARDI, '*Actio'*, cit., 602, nt. 3. Sull'operatività però del limite del *duplum* già in diritto romano classico (tesi senz'altro preferibile), cfr.: G. GERVENCA, *Sul divieto delle cd. 'usurae supra duplum'*, in *Index*, II, 1971, 291 ss.; L. SOLIDORO, *'Ultra sortis summam usurae non exiguntur'*, in *Labeo*, XXVIII, 1982, 164 ss.; EAD., *Sulla disciplina degli interessi convenzionali nell'età imperiale*, in *Index*, XXV, 1997, 555 ss.

683 Cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 42, nt. 10 con esame della letteratura ivi citata, nonché 44.

684 I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 45 s.

685 Tale procedimento di riduzione conservativa, com'è possibile arguire da altre fonti (in particolare, cfr. Paul. *l. sing. de usuris* D. 22.1.17 pr.), rientra nell'ambito dell'*officium iudicis*. Sul punto, cfr.: L. SOLIDORO, *'Ultra sortis'*, cit., 173 ss.; ID., *Sulla disciplina*, cit., 564 ss.

686 A quanto risulta dalle fonti, peraltro, Papiniano si occupò spesso, anche con riferimento ad altri istituti e a fattispecie e situazioni diverse, delle stipulazioni di interessi eccedenti i limiti imposti dall'ordinamento, propendendo, in tutti questi casi per la pragmatica soluzione dell'efficacia parziale del negozio illecito. È questo ad esempio il caso di Pap. 2 *quaest.* D. 22.1.9 pr.: *Pecuniae faenebris, intra diem certum non soluto, dupli stipulatum in altero tanto supra modum legitimae usurae respondi non tenere: quare pro modo cuiuscumque temporis superfluo detracto stipulatio vires habebit.* Qui, il giureconsulto prende in considerazione una *stipulatio poenae* del doppio della somma dovuta, nel caso in cui un debitore risulti inadempiente alla scadenza del termine pattuito (*Pecuniae faenebris … dupli stipulatum*). In tale fattispecie, il debitore non sarà tenuto esclusivamente per la parte eccedente il tasso legale della *centesima* e il negozio dispiegherà efficacia per la parte residua (*in altero tanto … vires habebit*).

creditore) e consente senza equivoco di inquadrare la sopportazione del *periculum a parte creditoirs* quale elemento essenziale della *pecunia traiecticia*.

Questa ricostruzione appare confermata anche da un passo di Paolo, recante ulteriori elementi a sostegno della tesi dell'essenzialità. Si tratta di

> Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6: *Faenerator pecuniam usuris maritimis mutuam dando quasdam merces in nave pignori accepit, ex quibus si non potuisset totum debitum exsolvi, aliarum mercium aliis navibus impositarum propriisque faeneratoribus obligatarum si quid superfuisset, pignori accepit. Quaesitum est nave propria perempta, ex qua totum solvi potuit, an id damnum ad creditorem pertineat, intra praestitutos dies amissa nave, an ad ceterarum navium superfluum admitti possit. Respondi: alias quidem pignoris deminutio ad damnum debitoris, non etiam ad creditoris pertinet: sed cum traiecticia pecunia ita datur, ut non alias petitio eius creditori competat, quam si salva navis intra statuta tempora pervenerit, ipsius crediti obligatio non exsistente condicione defecisse videtur, et ideo pignorum quoque persecutio perempta est etiam eorum, quae non sunt amissa. si navis intra praestitutos dies perisset, et condicionem stipulationis defecisse videri, ideoque sine causa de pignorum persecutione, quae in aliis navibus fuerunt, quaeri. quando ergo ad illorum pignorum persecutionem creditor admitti potuerit? Scilicet tunc cum condicio exstiterit obligationis et alio casu pignus amissum fuerit vel vilius distractum vel si navis postea perierit, quam dies praefinitus periculo exactus fuerit.*

Esso riguarda il caso di un usuraio il quale, elargendo del denaro in prestito al tasso di interesse marittimo, ha ricevuto in pegno della mercanzia caricata su una nave e, oltre a questa, merci caricate su altre navi e vincolate primariamente al soddisfacimento dei diritti di credito di altri sovventori, per l'ipotesi in cui le prime non fossero risultate sufficienti a soddisfare le sue pretese e fosse residuato, soddisfatti gli altri creditori, qualcosa dalle seconde (*Faenerator pecuniamusuris … superfuisset, pignori accepti*)[687]. La *quaestio* portata all'attenzione del giureconsulto è la seguente: se sia possibile per il finanziatore, essendo scomparsa entro il termine per la sopportazione del rischio *a parte creditoris* la prima nave (il cui carico sarebbe stato pienamente sufficiente a soddisfare le sue pretese), soddisfarsi sul valore residuo dei pegni caricati sugli altri natanti (*quaesitum est … admitti possit*).

Nel rispondere, Paolo sviluppa il seguente *iter* argomentativo. Dapprima, richiama la regola generale per cui, nelle operazioni di finanziamento garantite da pegno, una riduzione della garanzia torna esclusivamente a danno del debitore (*alias quidem … pertinet*), per poi enunciare la valenza, nella fattispecie concreta di analisi, di una disciplina del tutto diversa (*sed cum … sunt amissa*). E a tale conclusione perviene per il tramite di un'argomentazione quanto mai interessante: nell'ambito di un'operazione di finanziamento marittimo, conclusa in maniera tale che il creditore non possa domandare il pagamento se

[687] Sul punto, cfr. G. PURPURA, *Studi*, cit, 178 ss.: i pegni sussidiari potevano ad oggetto anche «merci non del medesimo debitore, ma imbarcate su altre navi a garanzia di prestiti di diversi naviganti collegati tra loro».

non dopo che/nel momento in cui la nave sia giunta salva a destinazione entro il termine stabilito, nel caso in cui non si sia verificato l'evento dedotto in condizione (cioè, in altre parole, essendo perita la nave), si ritiene che sia venuta meno la stessa obbligazione del debitore; con la conseguenza, lapalissiana, che il creditore non potrà trovare soddisfazione sui pegni). Nella parte finale del passo, poi, il giureconsulto si preoccupa di indicare in quali casi il creditore possa soddisfarsi sui pegni trasportati dalle imbarcazioni: ciò potrà avvenire sia quando la condizione '*si salva navis*' sia risultata adempiuta e, al tempo stesso, i pegni siano stati accidentalmente perduti o venduti ad un prezzo troppo basso sia quando la nave sia perita dopo che sia spirato il termine pattuito per la sopportazione del rischio *a parte creditoris*.

Traendo le conclusioni su questo passo, esso contiene evidentemente degli ulteriori elementi di conferma alla tesi dell'essenzialità *ratio* della soluzione del giureconsulto Paolo in esso contenuta sottende, infatti, proprio l'idea dell'essenzialità, nella struttura del negozio, dell'assunzione del *periculum a parte creditoris*[688].

Ma le testimonianze che consentono di affermare la tesi dell'essenzialità del *periculum* non si rinvengono soltanto all'interno del Digesto, bensì pure all'interno di varie costituzioni imperiali, in sostanza del periodo postclassico, soprattutto di carattere particolare, riversate nel Codice giustinianeo. Vengono qui in rilievo, anzitutto, i rescritti dioclezianei conservati in C. 4.33 '*de nautico fenore*': il minimo comun denominatore delle soluzioni formulate dalla cancelleria imperiale di Diocleziano appare infatti costituito dalla volontà normativa di saldare indissolubilmente, sulla scia dei risultati già acquisiti sul punto in seno alla riflessione dei giuristi classici, l'applicazione della disciplina speciale caratteristica del prestito marittimo all'assunzione del *periculum* in capo al creditore.

Per il tramite dei Basilici, ci è noto che il primo di essi, codificato in C. 4.33.1 ma non pervenutoci direttamente, si occupava all'incirca delle stesse problematiche giuridiche affrontate da Paolo:

> Bas. 53.5.16 [= Scheltema-van der Wal, A VII, p. 2456; Rodolakis, p. 238]: Οἱ δανείσαντες δάνειον ναυτικὸν καὶ συμφωνήσαντες αὐτὸ κινδυνεύειν, λαβόντες δὲ καὶ ὑποθήκας, ἐὰν τῶν ἐγγαίων πραγμάτων ὦσιν αἱ ὑποθῆκαι, ἀπωλείας γενομένης οὐ δύνανται αὐταῖς κεχρῆσθαι, μηδεμιᾶς οὔσης διαφορᾶς, εἴτε αὐτοὶ ἔπλευσαν εἴτε τὸν λεγόμενον κερμακόλουτον εἶχον ἐν τῷ πλοίῳ. Τότε γὰρ μείζονα τόκον λαμβάνουσιν, ὅτε ἰδίῳ κινδύνῳ δανείσουσιν· ἐὰν γὰρ μὴ κινδυνεύωσιν, οὐ δύνανται πλείονα τόκον λαβεῖν.

[688] Cfr. per tutti I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 51 s: «… il passo … contrapponendo le ipotesi in cui una riduzione della garanzia torna esclusivamente a danno del debitore da quanto si verifica nel caso della *pecunia traiecticia*, apporta ulteriori elementi di conferma alla tesi secondo cui il *periculum creditoris* costituirebbe un elemento essenziale del prestito marittimo».

Si tratta, anche in questo caso, infatti, dell'ipotesi in cui siano state costituite delle ipoteche sui beni posti a terra, a garanzia della posizione dei finanziatori che hanno concesso un prestito marittimo; e si sia in seguito verificato il perimento della nave. La soluzione prospettata, in ordine alla posizione di tali soggetti, èche essi non potranno soddisfarsi sui beni dati in ipoteca; benché ciò sarebbe ancora possibile dal punto di vista materiale (essendo i beni in parola, appunto, ubicati a terra e pertanto non coinvolti nel naufragio). E ciò per la stessa ragione già enucleata da Paolo: in quanto l'obbligazione del debitore risulta condizionata, nella sua stessa sussistenza, al felice esito della navigazione[689]. Si ribadisce, poi, nell'ultima parte del frammento (Τότε … λαβεῖν), il principio secondo il quale non è lecito pretendere un interesse più elevato di quello ordinario se non per il lasso di tempo connotato giuridicamente dall'assunzione del rischio della navigazione *a parte creditoris*[690].

Il nesso tra sopportazione del *periculum a parte creditoris* e percezione di *usurae infinitae* è evidenziato poi anche da un secondo rescritto:

> *Diocl. et Max. AA. Scribonio Honorato* C. 4.33.2.1 (a. 286): *Traiecticiam pecuniam, quae periculo creditoris datur, tamdiu liberam esse ab observatione communium usurarum, quamdiu navis ad portum appulerit, manifestum est.*

Esso, indirizzato a Scribonio Onorato ricorda come la *pecunia traiecticia* possa produrre interessi superiori al tasso legale solo fin quando la nave non sia giunta salva in porto[691].

Considerazioni del tutto analoghe possono essere mosse in merito ad un terzo rescritto, che è stato spesso giustapposto a C. 4.33.2.1 e interpretato da una parte della dottrina come una significativa prova della mera accidentalità del *periculum creditoris*[692]. Ci si riferisce a

---

689 Non assume rilievo, a questo fine, che i finanziatori abbiano attivamente partecipato alla navigazione o abbiano piuttosto inviato un κερμακόλουθος; il un nesso logico tra questa precisazione, contenuta nella parte centrale del frammento e la fattispecie oggetto di esame nel brano sfugge in prime battute. Tuttavia, una proposta interpretativa di G. PURPURA, *Studi*, cit., 203 ss. permette di superare questo problema. Secondo lo studioso palermitano, nel rescritto sarebbero prese in considerazione due questioni diverse: dapprima, l'ipotesi del naufragio verificatosi prima della scadenza del termine per la sopportazione del *periculum a parte creditoris* e poi il regime *post diem periculi*, in conformità a quanto sottolineato da Pap. 3 *resp.* D. 22.2.4. Il senso del frammento, dunque, appare il seguente: spirato il termine previsto, i creditori si possono soddisfare sulle ipoteche ma, avendo fatto ritorno salva la nave, «non possono trattenere le ipoteche a titolo di maggior usure per il periodo eccedente». In quest'ottica, l'affermazione dell'irrilevanza, ai fini della disciplina giuridica applicabile nel caso di specie, dell'una (il creditore si è valso dell'opera di un κερμακόλουθος) o dell'altra ipotesi (il creditore non si è valso di tale opera) troverebbe una spiegazione plausibile nella volontà di evitare il superamento dei limiti legali alla prestazione di *usurae* proprio attraverso l'espediente della *stipulatio 'pro operis traiecticiae pecuniae gratia secuti'* attestata da Papiniano.

690 Alcuni autori ritengono che Bas. 53.5.16, contendo la previsione 'καί συμφωνήσαντες αύτό κινδυνεύειν', costituisca una prova a favore della mera accidentalità del *periculum creditoris*: cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 54 e nt. 37 (con l'ulteriore letteratura ivi citata). Il brano, in realtà, si limita a richiamare il dato dell'assunzione convenzionale del rischio della navigazione in capo al creditore e non configura, quindi, un ostacolo alla configurazione dello stesso quale *essentiale negotii*.

691 Sul punto, cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 55 s.

692 Secondo F. DE MARTINO, *Sul 'foenus',* cit., 226: secondo l'autore, proprio questo passo dimostrerebbe pienamente «la necessità di un esplicito e volontario regolamento del rischio». In questo senso depongono anche W. LITEWSKI, *Römisches Seedarlehen*, cit., 134 e A. SICARI, *Pena convenzionale e responsabilità*, Bari, 2001, 240. Merita, poi, di essere segnalato, in ordine a detto frammento, pure la posizione assunta al riguardo dal 'primo' Arnaldo Biscardi (cfr. *La struttura*, cit., 350 s. e 355 ss.), il

Diocl. et Max. AA. Et CC. Pullio Iuliano Eucharisto C. 4.33.5.4 (a. 294): *Traiecticiae quidem pecuniae, quae periculo creditoris mutuo datur, casus, antequam, ad destinatum locum navis perveniat, ad debitorem non pertinet, sine huiusmodi vero conventione infortunio naufragii non liberabitur.*

Vi si dichiara che la perdita del denaro destinato ad un'operazione marittima, concesso a mutuo a rischio del creditore, non risulta gravare sul debitore prima che la nave approdi nel luogo di destinazione. Se manchi, invece, un accordo volto a stabilire la sopportazione del rischio *a parte creditoris*, il debitore non sarà liberato dalla sua obbligazione qualora si verifichi il naufragio della nave.

Anche l'interpretazione di un ultimo rescritto, infine, depone a favore della tesi che afferma l'essenzialità del *periculum creditoris*:

Diocl. et Max. AA. Aurelianae Cosmianae C. 4.33.3.2 (a. 286): *Cum dicas pecuniam te ea lege dedisse, ut in sacra urbe tibi restitueretur, nec incertum periculum, quod ex navigazione maris metui* solet*, ad te pertinuisse profitearis, non dubium est pecuniae creditae ultra licictum te ususras exigere non posse.*

Esso riporta il caso[693] di una facoltosa matrona, Aurelia Cosmiana, la quale riferisce alla cancelleria imperiale di aver prestato del denaro destinato ad essere restituito nella capitale, non dichiarando di avere assunto su di sé, in quanto creditrice, il rischio della navigazione. A fronte di ciò, la decisione imperiale si risolve, del tutto pacificamente (*non dubium est*), nella negazione dell'applicabilità della disciplina caratteristica del prestito marittimo nel caso di specie, con conseguente divieto per la donna di percepire interessi *ultra licitum*: solo l'elemento del *periculum creditoris*, infatti, giustifica la percezione di un elevato tasso di interessi[694].

Per concludere in ordine a tutte queste testimonianze da ultimo menzionate, va notato con Ivano Pontoriero[695] l'impiego ricorrente, nel lessico della cancelleria imperiale, dell'espressione '*manifestum est*', '*non dubium est*', oppure di altre equivalenti. Esse evidenziano come, nel periodo postclassico (e poi anche giustinianeo, stante la scelta dei compilatori di includere questi passi nel Codice), a fronte della sostanziale continuità sperimentata dalla *pecunia traiecticia* nella concreta prassi commerciale marittima, le acquisizioni dei giuristi classici in ordine all'essenzialità del *periculum creditoris* fossero in definitiva mantenute salde[696].

---

quale ritiene che pure questo testo, come anche C. 4.33.2.1, vada a conforto della sua tesi circa la configurazione del *periculum creditoris* come *naturale negotii*. A tal fine, peraltro, l'autore, ipotizzando di trovarsi dinanzi ad un testo alterato a causa di «una mutilazione involontaria dell'amanuense» avanza una propria proposta emendativa dello stesso (cfr. A. BISCARDI, *La struttura*, cit., 355 ss.). Tali prospettazioni, per i motivi già esposti, sono da respingere.

693 *Contra* rispetto alla ricostruzione accolta nel testo, A.C. HERRERO, *El préstamo*, cit., 83, la quale ritiene che la fattispecie discussa nel frammento riguardi un prestito ordinario, privo dell'elemento dell'inversione del rischio, e che, pertanto, non rende possibile il pagamento di interessi in misura superiore al tasso legale.

694 Coerentemente con quanto emerge, come già visto, pure da Bas. 53.3.19.

695 *Il prestito marittimo*, cit., 57.

696 Così I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 57 s.

A mente di tali considerazioni, appare altresì possibile gettare luce sulla questione, lungamente dibattuta in letteratura e liminale a quella appena affrontata, del corretto inquadramento della condizione '*si salva navis pervenerit*', apposta a delimitare l'arco temporale di efficacia del negozio in difetto di altra più specifica determinazione delle parti[697]. Per il tramite di essa, si prevede in particolare che, se la nave sarà giunta salva nel luogo di destinazione, una volta concesso al debitore un breve tempo aggiuntivo per adempiere[698], il creditore avrà diritto a pretendere la corresponsione delle somme a lui dovute (capitale e *usurae*); in difetto, che il finanziamento erogato al mutuatario non sarà restituito[699].

Al riguardo, si registra la posizione: da una parte, degli autori[700], i quali riconducono la condizione in parola nell'alveo della *condicio iuris*; dall'altra di quanti[701] la interpretano come condizione vera e propria, con la conseguenza che, in mancanza, l'assetto di interessi concretamente posto in essere dalle parti, pur consistendo in una *mutui datio* destinata a svolgersi via mare, non potrebbe essere sussunto entro la disciplina della *pecunia traiecticia* e risulterebbe, pertanto, egualmente inquadrabile come mutuo ordinario.

In prime battute, va chiarificato cosa abbia ad intendersi per '*condicio iuris*', ricordando come tale espressione ricorra soltanto in due fonti giurisprudenziali a noi note:

> Paul. 1 *ad ed. aed. cur.* D. 21.1.43.10: *Interdum etiamsi pura sit venditio, propter iuris condicionem in suspenso est, veluti si servus, in quo alterius usus fructus, alterius proprietas est, aliquid emerit: nam dum incertum est, ex cuius re pretium solvat, pendet, cui sit adquisitum, et ideo neutri eorum redhibitoria competit.*
>
> e
>
> Iul. 31 *dig.* D. 35.1.21: *Multum interest, condicio facti an iuris esset: nam huiusmodi condiciones "si navis ex asia venerit" "si Titius consul factus erit", quamvis impletae essent, impedient heredem circa adeundam hereditatem, quamdiu ignoraret eas impletas esse: quae vero ex iure venient, in his nihil amplius exigendum, quam ut impletae sint. Veluti si quis se filium familias existimat, cum sit pater familias, poterit adquirere hereditatem: quare et ex parte heres scriptus, qui ignorat, an tabulae testamenti apertae sint, adire hereditatem poterit.*

---

697 Si allude qui all'eventualità in cui fosse fissato convenzionalmente un termine entro il quale sarebbe dovuta iniziare, o terminare, la navigazione connotata da assunzione del rischio *a parte creditoris*, come avviene, ad esempio, nel celebre caso del 'prestito di Callimaco' (sul tema, cfr. *infra*).

698 Ai tempi di Giustiniano, ma forse anche prima, tale lasso di tempo era fissato nella durata di venti giorni, utile al mutuatario per mettersi in condizioni di piena solvenza, nel caso in cui non lo fosse già stato, o comunque per effettuare altre operazioni utili ai commerci (cfr. G. PURPURA, *Studi*, cit., 292).

699 Sempre, ovviamente, che il cattivo esito dell'operazione non fosse dipeso dalla violazione di limiti contrattuali o norme di diritto obiettivo e, quindi in ultima analisi, dalla responsabilità del soggetto sovvenzionato: cfr. *supra*.

700 Come ad esempio A. BISCARDI, '*Pecunia traiecticia*', cit., 281 e A.C. HERRERO, *El préstamo*, cit., 80. Secondo quanto prospettato dalla studiosa spagnola, in particolare, il finanziatore non avrebbe «incluido por sua voluntad la condición *salva nave*», ma sarebbe stato «consciente de que la mencionada condición estaba ínsita en la *pecunia traiecticia*».

701 Cfr. *ex aliis* W. LITEWSKI, *Römisches Seedarlehen*, cit., 130 s.; S. CASTÁN PÉREZ GÓMEZ, *'Condicio iuris' y 'tacita condicio': las condiciones implicitas en el derecho privado romano*, Madrid, 2006, 77.

Al netto delle ulteriori questioni sollevate dai due passi citati, va osservato come le *condiciones iuris* ivi contemplate presentano la caratteristica comune di dispiegare effetti a prescindere da una concreta, manifestazione di volontà in questo senso, sia essa espressa o *per facta concludentia*. Per riferirsi del resto al medesimo fenomeno, ossia a quella condizione che si considera *tacite inesse*, ulteriori frammenti[702] attestano l'impiego della locuzione *tacita condicio* o perifrasi equivalenti, tra cui quella assai sintomatica di *condicio supervacua*, ossia superflua[703], dal momento che la sua previsione non ha alcuna incidenza sulla sfera degli effetti, che sono infatti comunque riconnessi dall'ordinamento all'atto posto in essere dalle parti[704]. Così intendendo la *condicio* '*si salva navis pervenerit*', si avrebbe pertanto, in opposizione alla ricostruzione maturata in seno al secondo orientamento citato, che la dazione a mutuo di una somma destinata a essere trasportata via mare sarebbe inquadrabile come *fenus nauticum* in ogni caso, a prescindere da ogni puntuale riferimento negoziale, anche per fatti concludenti purché inequivoco, all'assunzione del rischio dell'operazione in capo al mutuante[705].

Orbene, muovendo dalle fonti già esaminate in questo paragrafo (Mod. 10 *pand.* D. 22.2.1; Mod. 4 *reg.* D. 22.2.3; Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6; Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7; *Diocl. et Max. AA. Scribonio Honorato* C. 4.33.2.1 (a. 286); *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3; Paul. Sent. 2.14.3), si può apprezzare come le stesse pongano in rilievo l'esigenza, ai fini dell'applicabilità della disciplina speciale connotante il prestito marittimo, che l'allocazione del rischio in capo al creditore costituisca oggetto di una specifica previsione del regolamento contrattuale. In caso contrario, l'assetto di interessi sarà infatti riconducibile al mutuo ordinario[706].

La conclusione che ne deriva è, dunque, che quella in discorso debba essere qualificata come condizione in senso tecnico, cui era sospensivamente subordinata l'obbligazione del soggetto finanziato di restituite il capitale e corrispondere gli interessi pattuiti[707].

Ne consegue pertanto che, se questa condizione non si fosse verificata, essendo appunto l'imbarcazione venuta meno durante il tragitto, il sovventore dell'operazione avrebbe perso il capitale

---

[702] Come ad esempio Pap. 10 *quaest.* D. 23.3.68; Pap. 18 *quaest.* D. 35.1.99; Pap. 18 *quaest.* D. 36.2.25.1; Marcel. 23 *dig.* D. 40.1.15.

[703] Cfr. Procul 2 *epist.* D. 28.5.70; Pomp. 5 *ad Quint. Muc.* D. 36.2.22.1.

[704] Secondo S. PEROZZI, *Istituzioni*, cit., 157 s., può dirsi, con riguardo alle *condiciones iuris*, che «trattandosi di condizioni di legge, si ha solo la ripetizione di una vera condizione implicita nella dichiarazione principale». Sul tema, comunque, cfr. pure: M. KASER, *'Condicio iuris' und 'condicio tacita'*, in *Eos*, XLVIII, 1965, 421 ss.; G.G. ARCHI, *Condizione (diritto romano)*, in *ED*, VIII, 1961, 747; R. ZIMMERMANN, *The Law of Obligations. Roman Foundations of the Civilian Tradition*, Juta, 1990, 719; I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 59, nt. 48 (anche per l'ulteriore letteratura sull'argomento ivi citata).

[705] Questa ricostruzione sarebbe coerente, a ben vedere, con quella, ormai superata (cfr. *infra*), del *periculum creditoris* quale mero elemento accidentale del contratto, potendo essere questo presente o meno nell'assetto di interessi riconducibile comunque alla *pecunia traiecticia*.

[706] Come si deduce a tacer d'altro da *Diocl. et Max. AA. Aurelianae Cosmianae* C. 4.33.3.2 (a. 286).

[707] Così anche I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 62.

erogato e, naturalmente, non avrebbe potuto chiedere la corresponsione degli interessi pattuiti: in questi termini, dunque, può dirsi posta l'allocazione del rischio dell'operazione in capo al soggetto finanziatore.

Ulteriori fonti a nostra disposizione, inoltre, precisano ulteriormente questo concetto, stabilendo in particolare che l'esito infausto della navigazione non sarebbe ridondato in ogni caso a svantaggio del sovventore, ma soltanto quello non imputabile alla condotta del debitore stesso.

In questo senso, è centrale il seguente rescritto della cancelleria dioclezianea:

> *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3: *Cum proponas te nauticum fenus ea condicione dedisse, ut post navigium, quod in africam dirigi debitor adseverabat, in salonitanorum portum nave delata fenebris pecunia tibi redderetur, ita ut navigii dumtaxat quod in africam destinabatur periculum susceperis, perque vitium debitoris, nec loco quidem navigii servato, illicitis comparatis mercibus quae navis continebat fiscum occupasse: amissarum mercium detrimentum, quod non ex marinae tempestatis discrimine, sed ex praecipiti avaritia et incivili debitoris audacia accidisse adseveratur, adscribi tibi iuris publici ratio non permittit.*

La vicenda trattata nel passo è quella che vede coinvolta Aurelia Giuliana, benestante matrona, concedere un prestito marittimo con l'accordo che la somma erogata le venga restituita, una volta terminata la navigazione (che l'*accipines* asseriva essere diretta verso l'Africa), nel porto dalmata di Salona, convenendo altresì di assumersi il *periculum maris* esclusivamente per la prima parte del viaggio (quello diretto cioè verso le coste africane). Il debitore, tuttavia, cambiava la rotta e, per di più, venivano confiscate dall'autorità, in quanto proibite, le merci a bordo.

Interrogato sulla questione, per il tramite dei suoi funzionari l'imperatore risponde come non sia ammissibile che il danno per le merci perdute a causa non di un fortunale, ma per la cieca avidità e l'audacia contraria alle leggi del debitore, gravi sulla creditrice (*amissarum mercium detrimentum, quod non ex marinae tempestatis discrimine, sed ex praecipiti avaritia et incivili*[708] *debitoris audacia accidisse adseveratur, adscribi tibi iuris publici ratio non permittit*).

Il frammento, in particolare, è stato inteso dalla dottrina[709] come una disquisizione in merito alla natura dei rischi incombenti *a parte creditoris* nell'ambito di un'operazione di finanziamento riconducibile al regime del prestito marittimo: si è sottolineato, in questo senso, come questi sia chiamato a sopportare soltanto i *pericula* strettamente inerenti all'attività marittima[710], non anche quelli derivanti, come anticipato,

---

[708] Sul particolare significato assunto dall'attributo *incivilis* nel linguaggio della cancelleria dioclezianea, cfr. A. PALMA, *'Civile, incivile, civiliter, inciviliter'. Contributo allo studio del lessico giuridico romano*, in *Index*, XII, 1983-1984, 276 s.
[709] Da ultimo, cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 64 s.
[710] Cfr. *ex aliis* anche Scaev. 28 *dig.* D. 45.1.122.1: *nave submersa*; *Diocl. et Max. AA. Aureliae Cosmianae* C. 4.33.3.2 (a. 286): *incertum periculum, quod ex navigatione maris metui solet*. Sul punto, v. G. MACCORMACK, *'Periculum'*, cit., 160 s.

dalla violazione di leggi o limiti contrattuali; questa impostazione è confermata, del resto, anche dai Basilici[711].

Sotto questo profilo, emerge dunque che l'addossamento al creditore del *periculum maris* non comporti alcuna deroga al regime ordinario di imputazione dell'inadempimento nell'ambito del negozio in esame, permanendo infatti il debitore aggredibile con le azioni poste a tutela delle pretese del *fenerator*[712] per ottenere il risarcimento del danno, ove il cattivo esito dell'operazione dipenda da una sua responsabilità.

Il passo, in altre parole, conduce a confermare l'idea che il *periculum* gravante sul finanziatore inerisca pur sempre alla categoria del rischio contrattuale in senso tecnico, anche se tale nozione, rispetto a quanto avviene nel campo dei contratti sinallagmatici come la *locatio conductio*, necessita di qualche rimodulazione in relazione alla diversa struttura della fattispecie *de qua*.

In dettaglio, a differenza che nella locazione, nell'ambito del *fenus nauticum* si ha che le «regole di distribuzione della mancata o ridotta utilità proveniente dal contratto»[713], per il caso in cui appunto intervenga «un evento imprevisto non imputabile ad alcuno dei contraenti interferisca con le loro prestazioni, rendendole più onerose per una parte o meno vantaggiose per l'altra» operano alquanto rigidamente. È infatti prestabilito il contraente che perderà il diritto alla propria prestazione, il creditore appunto, nell'ipotesi di perdita del natante non imputabile al *nauta*-debitore; in cambio di ciò, quale *pretium periculi*, alla stessa parte è consentito di godere di alcune peculiarità, maggiormente vantaggiose di quelle valevoli per il mutuo ordinario (ispirato all'opposto principio per cui il *periculum* incombe sull'*accipiens*), in merito alla disciplina degli interessi[714].

Senza intaccare la validità generale della ricostruzione proposta, va anche osservato come, sulla base di alcune speculazioni formulate in letteratura, il *periculum creditoris* in parola potrebbe essere riguardato anche come rischio in senso imprenditoriale.

---

711 Il principio e ribadito da Bas. 53.5.20 (= Scheltema-van der Wal, A VII, p. 2457; Rodolakis, p. 238): Ἐὰν ὁ δανειστὴς εἰς ῥητὸν πλοῦν ἐπαγγείλεται κινδυνεύειν καὶ μόνον, ὁ δὲ ναύκληρος εἰς ἕτερον τόπον ἀπελθὼν κινδυνεύσει ἢ παρ' ἰδίαν αἰτίαν ἀπολέσῃ τὸ φορτίον (λαβὼν τυχὸν πράγματα ἅπερ οὐκ ὀφείλει ἐμπορεύεσθαι), τοῦτο οὐ κινδυνεύεται τῷ δανειστῇ

712 Sul punto, cfr. *infra*; inoltre, non è da trascurare il ruolo della pena convenzionale in questa materia (anche su questo aspetto cfr. *infra* nel seguito della trattazione).

713 La definizione che si sta riprendendo è quella di R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 508, già prospettata in apertura al presente lavoro.

714 Cfr. *infra*. Già l'idea dell'esistenza di un *pretium periculi*, peraltro, rende evidente come la fattispecie oggetto di analisi, per quanto non appartenente al novero dei contratti bilaterali, riproduca in sé almeno parzialmente le logiche della sinallagmaticità, constatazione che rafforza, a mio modo di vedere, l'idea della configurabilità del *periculum creditoris* quale rischio in senso tecnico.

Il riferimento è in particolare al dibattito, fiorito a partire dagli studi di Ugo Enrico Paoli[715], in merito alla ricerca e all'individuazione della *ratio* giustificatrice della regola dell'allocazione del rischio in capo al creditore nell'ambito delle operazioni di finanziamento marittimo.

A questo riguardo, parte della dottrina[716] ha sottolineato come i soggetti finanziati dovessero apparire in un numero cospicuo di casi come imprenditori di piccole dimensioni, che avevano cioè investito la parte più rilevante delle proprie sostanze nella specifica impresa di navigazione sovvenzionata: pertanto, in caso di naufragio, costoro difficilmente avrebbero versato in condizioni di solvibilità atte a soddisfare la pretese creditorie al pagamento del capitale e degli interessi; contrariamente, si sarebbe trovato presumibilmente in migliori condizioni finanziare dopo aver realizzato l'affare nel luogo di arrivo. Sotto questo profilo, sappiamo infatti che, una volta giunta salva nel porto di destinazione la nave, il debitore aveva in effetti a disposizione un certo breve lasso temporale (fissato nella misura di venti in diritto giustinianeo)[717], appunto per reperire il denaro necessario e quindi adempiere alla propria obbligazione.

A fronte di una tale situazione fattuale, è allora più che ragionevole ipotizzare, con gli autori citati[718], che sia parsa equilibrata ai *prudentes* la soluzione, presumibilmente già diffusa nella prassi, di trasferire, per il tempo di durata del viaggio, l'allocazione del il rischio (in senso anche) imprenditoriale dal soggetto sovvenzionato al finanziatore, consentendo al tempo stesso a quest'ultimo di ottenere, come già accennato, una qualche forma di remunerazione, in punto di disciplina delle *usurae*, a titolo di *pretium periculi*.

3. La disciplina degli interessi nel prestito marittimo.

Come si è avuto modo di anticipare, gli elementi di specialità che contraddistinguono il regime della *pecunia traiecticia*, differenziandolo da quello del mutuo ordinario, attengono alla disciplina delle *usurae*. Ciò vale, come già accennato, sotto un duplice aspetto, con riguardo cioè: alla possibilità per il creditore di ottenere la corresponsione di *usurae* non soggette a limitazione (c.d. *usurae infinitae*) alcuna, in deroga ai limiti legali previsti[719], nonché a quella, accordata al medesimo, di poterle esigere eccezionalmente anche

[715] Cfr. G. PURPURA, *Studi*, cit., 190, nt. 281: cfr., in particolare, l'inciso finale; in cui l'autore riporta il convincimento manifestato da Paoli e Biscardi sul punto.
[716] Il riferimento è soprattutto a G. PURPURA, *Studi*, cit., 190, nt. 281 (con letteratura ivi citata).
[717] Cfr. *infra* nelle note.
[718] Cfr. ntt. precedenti.
[719] In linea generale, l'ordinamento giuridico romano impone una serie di limiti all'autonomia privata nella determinazione del tasso di interesse applicabile alle operazioni di finanziamento, sin dall'epoca delle Dodici Tavole (in materia, cfr. C. APPLETON, *Contribution à l'histoire du prêt à intérêt à Rome: le taux du 'fenus unciarium'*, in *RH*, XLIII, 1919, 467 ss.; cui *adde* F. DE MARTINO,

se previste solamente *ex pacto*. Ambedue questi aspetti, si è anche visto, sono da porre direttamente in relazione alla sopportazione del *periculum maris* in capo al creditore, come sovente viene rimarcato dalle fonti a nostra disposizione[720].

Se il primo di essi è accettato alquanto irenicamente in dottrina, è invece sulla questione dell'azionabilità *ex pacto* delle *usurae* che si sono annidate storicamente le maggiori perplessità in letteratura, trattandosi di un aspetto della disciplina dell'istituto che pare discostarsi notevolmente dai principi generali che reggono l'ordinamento romano per ciò che attiene alla materia delle *obligationes verbis contractae*[721].

Ma procediamo con ordine, a partire da un celere riscontro circa il primo profilo in discorso.

Che l'accollo del *periculum quod ex navigatione maris metui solet* in capo al finanziatore dell'operazione sia ciò che autorizza in definitiva quest'ultimo a richiedere interessi oltre il massimo consentito dall'ordinamento giuridico romano, ossia di importo superiore (potenzialmente anche di molto) al valore della *centesima* sul capitale erogato[722] è quanto emerge, tra le altre testimonianze a nostra disposizione, dal fondamentale frammento di Papiniano già citato[723],

---

Riforme del IV sec. a.C., in *BIDR*, LXXVIII, 1975, 49 ss. nonché, più di recente, R. ZIMMERMANN, *The Law of Obligations*, cit., 166 s., seguito da R. CARDILLI, *'Fenus', 'usurae' e interessi pecuniari come 'frutti civili'*, in *La dette contre le développement. Quelle stratégie pour les peuples méditerranéens?*, édité par P. Catalano et A. Sid Ahmed, Paris, 2003, 15 ss.). Dalle fonti risulta peraltro che, già sul finire dell'epoca repubblicana (in argomento, cfr. per tutti M.P. PIAZZA, *'Tabulae Novae'. Osservazioni sul problema dei debiti negli ultimi decenni della repubblica*, in *Atti del II seminario romanistico gardesano*, Milano, 1980, 39 ss.), le parti non potessero convenzionalmente stabilire il pagamento di interessi in misura superiore all'un per cento mensile (c.d. *centesimae usurae*). Non era lecito, inoltre, pretendere il pagamento di interessi che avessero superato l'importo del capitale dovuto (c.d. *usurae ultra sortis summam*, o, anche, *ultra duplum* o *supra duplum*) e praticare l'anatocismo (come ricorda per tutti I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 76). Le prime attestazioni di tali limiti nel mondo romano derivano, peraltro, dal contesto degli editti provinciali, secondo la narrazione di Plutarco. Lo storico greco narra infatti che il proconsole L. Licinio Lucullo inserì nell'editto relativo alla provincia dell'Asia Minore, gravemente afflitta dalla piaga delle speculazioni, diverse misure a favore dei debitori (L. Lucullus, 20.3: Πρῶτον μέν γάρ ἑκατοστὴν ἐκέλευσε καὶ μὴ πλέον εἰς τοὺς τόκους λογίζεσθαι, δεύτερον δὲ τοὺς μακροτέρους τοῦ ἀρχαίου τόκους ἀπέκοψε, τὸ δὲ τρίτον καὶ μέγιστον, ἔταξε τῶν τοῦ χρεωφειλέτου προσόδων τὴν τετάρτην μερίδα καρποῦσθαι τὸν δανειστήν· ὁ δὲ τόκον κεφαλαίῳ συνάψας ἐστέρητο τοῦ παντός· ὥστ' ἐν ἐλάττονι χρόνῳ τετραετίας διαλυθῆναι τὰ χρέα πάντα, καὶ τὰς κτήσεις ἐλευθέρας ἀποδοθῆναι τοῖς δεσπόταις). Questo provvedimento, in particolare, impose di applicare il limite della *centesima* nel computo degli interessi, taglio quelli eccedenti la misura del capitale e sanzionò la pratica dell'anatocismo con la perdita dello stesso credito. Disposizioni a favore dei debitori erano contenute anche nell'editto emanato da Cicerone, governatore della Cilicia, nel 52 a.C (*Att.* 5.21.11: …*Interim cum ego in edicto translaticio centesimas me observaturum haberem cum anatocismo anniversario*…; in materia, cfr. G. PUGLIESE, *Riflessioni sull'editto di Cicerone in Cilicia*, in *Synteleia*, cit., 972 ss.; R. MARTINI, *Ricerche in tema di editto provinciale*, Milano, 1969, 1 ss.; L. PEPPE, *Note sull'editto di Cicerone in Cilicia*, in *Labeo*, XXXVII.1, 1991, 14 ss.), il quale, pur riprendendo il limite della *centesima*, ammise l'anatocismo, su base annuale (sul punto, cfr. L. SOLIDORO, *Sulla disciplina degli interessi convenzionali nell'età imperiale*, in *Index*, XXV, 1997, 555 ss.; M.E. GÓMEZ ROJO, *Historia jurídica del anatocismo*, Barcelona, 2003, 17 e nt. 30; F. FASOLINO, *L'anatocismo nel diritto romano*, in *Scritti in onore di V. Buonocore*, I, Milano, 2005, 299 ss.).

720 Cfr. *supra*.

721 Proprio per questo motivo, l'effettiva sussistenza di questo elemento nella disciplina del *fenus nauticum* è persino negata da alcuni autori, come ad esempio G. PURPURA, *Studi*, cit., 198 ss.

722 Sul punto, cfr. *ex aliis* E. ALBERTARIO, *Istituti commerciali del diritto romano*, in *Atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni*, VI, 1933, 125; A. BERGER, voce *Fenus nauticum*, in *Encyclopedic Dictionary of Roma Law*, Philadelphia, 1953, 469; G.E.M. DE STE. CROIX, *Ancient Greek and Roman Maritime Loans*, in *Debits, Credits, Finance and Profits*, edited by H. Edey and B.S. Yamey, London, 1974, 55; D. RATHBONE, *The Financing of Maritime Commerce*, cit., 213 e nt. 59.

723 Ma a ben vedere anche dalle altre fonti già esaminate: Paul. Sent. 2.14.3 (il quale si pone in stretta continuità con i principi ricavabili dal passo di Papiniano: anche qui, infatti, si rimarca, per il tramite soprattutto della preposizione causale *propter* e dell'espressione *quamdiu nabigat navis*, l'inscindibile legame normativo tra assunzione del pericolo *a parte creditoris* e la possibilità

Pap. 3 *resp.* D. 22.2.4: *Nihil interest, traiecticia pecunia sine periculo creditoris accepta sit an post diem praestitutum et condicionem impletam periculum esse creditoris desierit. Utrubique igitur maius legitima usura faenus non debebitur, sed in priore quidem specie semper, in altera vero discusso periculo: nec pignora vel hypothecae titulo maioris usurae tenebuntur.* 1. *Pro operis servi traiecticiae pecuniae gratia secuti quod in singulos dies in stipulatum deductum est, ad finem centesimae non ultra duplum debetur. In stipulatione faenoris post diem periculi separatim interposita quod in ea legitimae usurae dederit, per alteram stipulationem operarum supplebitur.*

Dal brano si evince infatti, abbastanza pacificamente, come questa facoltà sia da ravvisarsi quale '*pretium periculi*': in forza appunto di tale requisito, sarà infatti possibile per il creditore percepire '*maius legitima usura faenus*'. Del resto, al netto di quanto già osservato sul passo[724], ciò non sarebbe possibile, vi viene esplicitato, in caso contrario: in mancanza di tale elemento, originaria o sopravvenuta (per scadenza del termine convenzionalmente stabilito o per il verificarsi della condizione dell'approdo della nave salva), non saranno in effetti non dovuti interessi in misura superiore al tasso legale[725].

Veniamo dunque al secondo profilo di specialità menzionato.

A questo riguardo, va ricordato preliminarmente come l'assunzione in via meramente pattizia dell'obbligo di corrispondere gli interessi sia normalmente invalida, operando, al limite, come fonte di un'*obligatio naturalis*[726], e dunque non legittimando il creditore a beneficiare di un'azione per ottenerne il

---

di percepire interessi in misura superiore al tasso legale), nonché a C. 4.33.2.1 e C. 4.33.2.2 (in ordine ai quali si può osservare come il legame evidenziato costituisca la *ratio decidendi* delle soluzioni giuridiche ivi prospettate dalla cancelleria dioclezianea).

[724] Cfr. *infra*.

[725] Così anche I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 77 ss. (con ampia rassegna di fonti e letteratura).

[726] Ulp. 43 *ad Sab.* D. 46.3.5.2: *Imperator Antoninus cum divo patre suo rescripsit, cum distractis pignoribus creditor pecuniam redigit: si sint usurae debitae et aliae indebitae, quod solvitur in usuras, ad utramque causam usurarum tam debitarum quam indebitarum pertinere: puta quaedam earum ex stipulatione, quaedam ex pacto naturaliter debebantur. si vero summa usurarum debitarum et non debitarum non eadem sit, aequaliter ad utramque causam proficit quod solutum est, non pro rata, ut verba rescripti ostendunt. sed si forte usurae non sint debitae et quis simpliciter solverit, quas omnino non erat stipulatus, imperator antoninus cum divo patre suo rescripsit, ut in sortem cedant. eidem autem rescripto ita subicitur: "quod generaliter constitutum est prius in usuras nummum solutum accepto ferendum, ad eas usuras videtur pertinere, quas debitor exsolvere cogitur: et sicut ex pacti conventione datae repeti non possunt, ita proprio titulo non numeratae pro solutis ex arbitrio percipientis non habebuntur*". Ivi, Ulpiano riferisce di un rescritto di Settimio Severo e Antonino Caracalla (così G. GUALANDI, *Legislazione imperiale e giurisprudenza*, I, Milano, 1963, 181 ss.; T. HONORÉ, *Ulpian*[2], Oxford, 2002, 177 s.), il cui testo è verosimilmente caduto poco dopo l'inizio (*rescripsit, cum distractis pignoribus creditor pecuniam redigit*: sul punto cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit.,73 e nt. 8 con letteratura lì citata), che prende in esame il caso di un creditore pignoratizio che ha proceduto alla vendita dei beni ricevuti in pegno al fine di soddisfarsi della sua pretesa. Il frammento, escerpito dai commentari di Ulpiano *ad Sabinum* tramanda la regola, nell'eventualità in cui siano computabili a carico del debitore tanto delle *usuare debitae* quanto delle altre *indebitae*, che quanto pagato per gli interessi deve essere imputato sia alle prime sia alle seconde (*si sint … indebitarum pertinere*). A questo riguardo, il giureconsulto severiano precisa proprio che sono interessi dovuti (*usurae debitae*) quelli previsti tramite una *stipulatio*, mentre non lo sono quelli stabiliti *ex pacto* (*puta quaedam earum ex stipulatione, quaedam ex pacto naturaliter debebantur*). Per ciò che qui interessa, viene poi presa in considerazione l'ipotesi in cui le *usuare* non siano *debiate* e il *solvens* effettui ciononostante, pur *simpliciter*, senza cioè riferirlo, il pagamento. In questo caso, esso dovrà essere imputato al capitale (*sed si … sortem cedant*). Ulpiano giustifica tale soluzione rifacendosi al tenore stesso del rescritto, secondo cui le *usurae ex pacto*, da un lato, non possono formare oggetto di ripetizione una volta prestate, dall'altro - nell'ipotesi in cui non vengano dal debitore versate *proprio titulo* - non possono essere considerate *pro solutis* per volonta di chi abbia ricevuto il pagamento (*et sicut… non habebuntur*). Tale configurazione deriva appunto dal fatto che il *nudum pactum*, benché non essendo fonte di obbligazione, giustifica tuttavia la *soluti retentio* da parte del creditore, come emerge anche dalla lettura di *Sev. et Ant. AA. Iuliano Serpio* C. 4.32.3: *Quamvis usurae fenebris pecuniae citra vinculum stipulationis peti non possunt, tamen ex pacti conventione solutae neque ut indebitae repetuntur neque in sortem accepto ferendae sunt* (a. 200 [202?]). Per il richiamo dell'idea di *naturalis obligatio*, cfr., in particolare, A. BURDESE, *La nozione classica di 'naturalis obligatio'*, Torino, 1955, 132 ss., secondo cui la manipolazione del testo e l'inserimento della nozione di *naturalis obligatio* sarebbe servita ai compilatori giustinianei per giustificare sul piano dogmatico il regime classico di irripetibilità delle *usurae ex pacto*. Sulla stessa posizione si attesta G.E. LONGO, *Ricerche sull'"obligatio naturalis'*, Milano,

pagamento, come confermato anche nelle *Pauli Sententiae* (Paul. Sent. 2.14.1: *Si pactum nullum de praestandis usuriis interpositum sit, nullus est momenti; ex nudo enim pacto inter cives Romanos actio non nascitur*)[727].

Per ottenere tale risultato, infatti, in linea di massima il creditore avrebbe dovuto avvalersi di una *stipulatio*, procedendo in due modalità diverse: il mutuante poteva infatti concludere due diversi contratti verbali, uno avente ad oggetto la restituzione della *sors* e l'altro il pagamento delle *usurae*[728] oppure farsi promettere attraverso un'unica stipulazione il pagamento di una *pecunia* di ammontare corrispondente ad entrambi questi due importi[729].

La disciplina speciale inerente agli effetti del *nudum pactum usurarum* nell'ambito della *pecunia traiecticia* emerge, in particolar modo, dalla lettura di

> Scaev. 6 *resp.* D. 22.2.5: *Periculi pretium est et si condicione quamvis poenali non existente recepturus sis quod dederis et insuper aliquid praeter pecuniam, si modo in aleae speciem non cadat: veluti ea, ex quibus condictiones nasci solent, ut "si non manumittas", "si non illud facias", "si non convaluero" et cetera. Nec dubitabis, si piscatori erogaturo in apparatum plurimum pecuniae dederim, ut, si cepisset, redderet, et athletae, unde se exhiberet*

1962, 231 ss. Sul frammento, cfr. però più recentemente pure L. DI CINTIO, *'Natura debere'. Sull'elaborazione giurisprudenziale romana in tema di obbligazione naturale*, Soveria Mannelli, 2009, 157. Differente, infine, il regime in vigore per altre tipologie di *usurae* non dovute: quelle *supra legitimum modum* (Ulp. 26 *ad ed.* D. 12.6.26 pr.; Paul. Sent. 2.14.2) e quelle pagate per errore (Scaev. 5 *resp.* D. 46.3.102.3). Cfr., sul punto, G. CERVENCA, voce *Usura (diritto romano)*, in *ED*, XLV, Milano, 1992, 1129 e nt. 46.

727 Ma il novero delle fonti in cui è esposto questo regime è naturalmente molto più ampio: *ex multis*, cfr. Afric. 8 *quaest.* D. 19.5.24 e Mod. 18 *resp.* D. 22.1.45. Quanto alla letteratura, oltre al recente contributo di F. FASOLINO, *Profili giuridici del mutuo di derrate*, in *TSDP*, XII, 2019, 18 ss., cfr. pure: G. CERVENCA, voce *Usura*, cit., 1129 e nt. 44., cfr. pure: J. MICHEL, *Gratuité en droit romain*, Bruxelles, 1962, 103 ss.; V. GIUFFRÈ, voce *Mutuum (storia)*, cit., 414 ss.; ID., *La 'datio mutui'*, cit., 65 ss.; J. ROSET ESTEVE, *'Mutui datio' y otros supuestos de «condictio»*, in *Derecho romano de obligaciones. Homenaje al Profesor J.L. Murga Gener*, Madrid, 1994, 237 s.; R. ZIMMERMANN, *The Law of Obligations*, cit., 154 ss.

728 Attesta il compimento di due separate stipulazioni, l'una concernente il capitale, l'altra il pagamento di interessi, al tasso del dodici per cento annuo sulla somma mutuata, il celebre trittico di Transilvania del 162 d.C. (*FIRA*, III, 122). Sulle tavolette di Transilvania, v. l'istruttiva analisi di V. ARANGIO-RUIZ, *Istituzioni di diritto romano*[14], cit., 305, nt. 1.

729 A questo riguardo, cfr. *Tab. Pomp.* 8 (= *TPSulp.* 53), del 13 marzo 40. Essa riporta il *chirographum* di un mutuatario che dichiara di aver promesso mediante stipulazione la restituzione del capitale di ventimila sesterzi ricevuto. L'espressa menzione della *numeratio pecuniae* ivi contenuta ha lo scopo, in tutta evidenza, di evitare possibili contestazioni del *reus promittendi* sull'effettivo versamento, da parte del creditore, della somma oggetto della *stipulatio*. La mancata menzione delle *usurae* nel documento ha poi indotto a ritenere che l'importo degli interessi fosse stato fittiziamente ricompreso nei ventimila sesterzi promessi al creditore dal mutuatario L. Marius Didae l(ibertus) Iucundus. Sul punto, L. BOVE, *A proposito di nuove 'Tabulae Pompeianae'*, in *Labeo*, XVII, 1971, 131 ss. Cfr., altresì, A. GUARINO, *Giusromanistica elementare*[2], Napoli, 2002, 204 s., il quale suggerisce, nei casi analoghi a quello di *Tab. Pomp.* 8 (= *TPSulp.* 53), in cui cioè non fosse stato previsto un termine per il pagamento della somma stipulata, che il creditore potesse servirsi, in pratica, della minaccia di pretendere immediatamente il pagamento da parte del debitore per ottenere da quest'ultimo la prestazione mensile di interessi molto elevati. L'autore rileva, altresì, come la prassi della fissazione del capitale e degli interessi in una somma complessiva potesse prestarsi ad eludere i limiti legali in materia di *usurae*. Più in generale, sul problema costituito dall'assenza della menzione degli interessi nelle *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum*, cfr. J. ANDREAU, *Les intérêts des prêts dans les tablettes de Murecine,* in *Cahiers du Centre Gustave-Glotz*, XI, 2000, 152. Il *chirographum* di mutuo menzionato si inserisce in un complesso di documenti, datati tra il 13 e il 15 marzo del 40, che recano traccia di una più complessa operazione comprendente, altresì, la costituzione in favore del mutuante C. Sulpicius Faustus del diritto reale di pegno su una certa quantità di cereali (*Tab. Pomp.* 69 [= *TPSulp.* 79]) e la conclusione da parte dello stesso creditore pignoratizio di un contratto di locazione avente ad oggetto l'horreum in cui le merci erano depositate (*Tab. Pomp.* 46 + 44 [= *TPSulp.* 46]). Sul punto, L. BOVE, *Documenti di operazioni finanziarie dall'archivio dei Sulpici. 'Tabulae Pompeianae' di Murécine*, Napoli, 1984, 57 ss.; G. CAMODECA, *L'archivio puteolano dei Sulpicii*, I, Napoli, 1992, 186 ss.

exerceretque, ut, si vicisset, redderet. 1. In his autem omnibus et pactum sine stipulatione ad augendam obligationem prodest.

e di

Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7: *In quibusdam contractibus etiam usurae debentur quemadmodum per stipulationem. Nam si dedero decem traiecticia, ut salva nave sortem cum certis usuris recipiam, dicendum est posse me sortem cum usuris recipere.*

In ordine al primo, pur tra le tante incertezze[730] che si aggirano attorno all'interpretazione del suo contenuto, alla genuinità o meno dello stesso e alla complessa vicenda che ne caratterizza la tradizione testuale[731], vanno posti in evidenza, ai fini della ricerca che ci occupa, i seguenti rilievi.

In primo luogo, anche se non conosciamo la contestualizzazione precisa, nell'*opera omnia* del giureconsulto Scevola, del frammento in esame, da alcuni elementi di carattere testuale (tra i quali spicca l'impiego della congiunzione *et* all'inizio del brano[732]) è possibile porlo in collegamento con una trattazione precedente, sempre dedicata al tema del riconoscimento di un corrispettivo per l'assunzione di un rischio. Ciò è reso abbastanza evidente anche in considerazione delle varie ipotesi passate in

730 Il brano, infatti, è tra i più celebri della compilazione giustinianea e presenta tante e tali difficoltà per gli interpreti da essere stato incluso tra le famigerate *septem damnatae leges* o *cruces iurisconsultorum* (cfr., sul punto, I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 81, nt. 22). L'*inscriptio* del frammento ne indica la provenienza dal sesto libro dei *responsa* di Scevola, ma pure questo dato, tra gli altri, appare oggetto di contestazione, soprattutto sulla scia delle considerazioni già formulate a suo tempo da O. LENEL, *'Palingenesia'*, II, cit., col. 316, il quale manifesta forti dubbi in merito alla collocazione originale del frammento all'interno dell'opera di Scevola: ciò in quanto il sesto libro dei *responsa* prende in considerazione, più che altro, leggi, senatoconsulti e costituzioni imperiali (cfr. pure ID., *'Palingenesia'*, II, cit., coll. 286 s., nt. 6). Altra dottrina, invece, ritiene corretta l'ipotesi dell'effettiva provenienza del frammento dalle *quaestiones*: cfr., sul punto, P. JÖRS, C*ervidius*, in *PWRE*, III.2, 1899, col. 1990. La congettura, poi, è stata ripresa, tra gli altri, pure da P. HUVELIN, *Études*, cit., 107 s. Oltre a questi rilievi, va sottolineato come, assai più radicalmente, sia stata persino posto in dubbio da taluni autori, la stessa possibilità di ricondurre il frammento in esame alla tematica del prestito marittimo. Questa è infatti la posizione espressa sull'argomento da studiosi del calibro di J.M. PARDESSUS, *Collection*, cit., 157; S. RICCOBONO JR., *'Stipulatio' ed 'instrumentum' nel diritto giustinianeo*, in *ZSS*, XLIII, 1992, 357 s. e G. GROSSO, *Schemi giuridici e società nella storia del diritto privato romano. Dall'epoca arcaica alla giurisprudenza classica: diritti reali e obbligazioni*, Torino, 1970, 368. Ad avviso del Riccobono, Scevola avrebbe affrontato, nel passo in questione, non aspetti inerenti alla figura del *fenus nauticum* ma una diversa questione concernente i contratti aleatori e quelli innominati: cioè se l'obbligazione, in questi casi, sia suscettibile di aumento in sede di restituzione della quantità prestata. Ad avviso dell'autore, al quesito Scevola avrebbe fornito risposta negativa, a meno che non fosse intervenuta, a suggellare l'assetto di interessi pattuito tra le parti, una *stipulatio poenae nomine*. Coerentemente con tale impostazione, egli formulava una critica radicale del frammento, ritenendo di fattura giustinianea: la massima generalizzante espressa nel *principium* (*Periculi … cadat*), il sintagma '*nec dubitabis*', l'intero primo periodo del frammento. Infine, giova ricordare come l'autore torni ad esporre, anche in seguito, questa interpretazione del frammento: cfr. S. RICCOBONO*, Punti di vista critici e ricostruttivi a proposito della dissertazione di L. Mitteis 'Storia del diritto antico e studio del diritto romano'*, in *AUPA*, XII, 1929. L'opzione interpretativa riportata, secondo cui il passo non sarebbe riferibile al *fenus nauticum*, pur sostenuta, come si è visto, da numerosi autorevoli studiosi, non merita accoglimento in quanto, soprattutto, non tiene debitamente conto della peculiare *sedes materiae* in cui il frammento è inserito, la quale non può che riflettere una scelta tutt'altro che equivoca o ambigua da parte degli stessi. Questo dato appare correttamente valorizzato da V. ARANGIO-RUIZ, *Lineamenti del sistema contrattuale nel diritto dei papiri,* Milano, 1928 e da W. LITEWSKI, *Römishes Seedarlehen*, cit., 164.

731 Sul punto, mi permetto di rinviare per tutti a I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 81 ss. con ampia rassegna della letteratura.

732 Cfr. P. HUVELIN, *Études*, cit., 107.

rassegna nel brano[733], il cui minimo comun denominatore appare costituito, appunto, dalla sopportazione di un *periculum* in capo al creditore: le condizioni '*si non manumittas*', '*si non illud facias*', '*si non convaluero*' e gli esempi del pescatore e dell'atleta svolti nella parte finale del frammento[734].

In tutti questi casi, sarà appunto possibile ottenere una prestazione aggiuntiva rispetto alla restituzione del capitale erogato, cioè di percepire, in una parola, delle *usurae* (*recepturus sis quod dederis et insuper aliquid praeter pecuniam*).

Inoltre, dal tenore letterale del passo risulta, oltre all'effettuazione di una *numeratio pecuniae* (come si evince dall'impiego delle forme verbali derivanti dai verbi *dare* e *recipere*), soprattutto che tale versamento non è stato accompagnato dalle parti dalla conclusione di alcuna *stipulatio* (*In his autem omnibus et pactum sine stipulatione ad augendam obligationem prodest*).

A questo proposito, il ragionamento condotto dal giureconsulto conduce all'idea che alla sopportazione del rischio *a parte creditoris* possa conseguire, oltre naturalmente alla percezione di *usurae* (ciò che nel brano viene indicato come '*pretium periculi*'[735]) l'applicazione di una disciplina speciale in merito alla loro esigibilità *ex nudco pacto*, in considerazione del peculiare assetto di interessi perseguito dalle parti contraenti[736].

---

733 La grande affinità tra l'assetto di interessi caratteristico del *fenus* e quello delle altre fattispecie prese in considerazione nel frammento ha indotto parte della dottrina passata a utilizzare, per indicare la tipologia di operazioni descritte in Scaev. 6 *resp.* D. 22.2.5, la denominazione di '*fenus quasi nauticum*': cfr. per tutti A. BISCARDI, *'Actio'*, cit., 83.

734 In argomento, cfr. *infra*.

735 Così I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 84. Per l'opinione secondo cui l'espressione *'et insuper aliquid praeter pecuniam'* faccia riferimento alla prestazione di *usurae*, cfr. quanto a suo tempo sostenuto da IACOBI CUIACII, *'Observationum et emendationum libri XXVIII'*, coll. 219-220. Nello stesso, si pronuncia anche P. HUVELIN, *Études*, cit., 99 ss. e 106, ove l'autore sottolinea però la scorrettezza dell'impiego del termine *pecunia* in luogo di *sors*. Di diverso avviso è V. ARANGIO-RUIZ, *Lineamenti*, cit., 85, seguito da E. ALBERTARIO, *Istituti commerciali*, cit., 125, che osserva come l'inciso '*et insuper aliquid praeter pecuniam*' possa riferirsi a qualsivoglia utilità, anche diversa dalla prestazione di interessi, promessa dal debitore al creditore, argomentando tale prospettazione sulla base di *P. Berol.* 5883+5853 (= *SB* III 7169) (sul quale cfr. senza pretesa di completezza: G.E.M. DE STE. CROIX, *Ancient Greek and Roman Maritime Loans*, cit., 53 s.; J. VÉLISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs*, cit., 308 ss.; G. PURPURA, *Studi*, cit., 150 ss.; S. SCHUSTER, *Das Seedarlehen*, cit., 171 s.). Tra queste varie prese di posizione, merita di soffermarsi su quella di G. PURPURA, *Studi*, cit., 195 ss., il quale identifica nell'*aliquid praeter pecuniam* un compenso ulteriore dovuto dal debitore al creditore, sotto forma di interessi 'a tasso terrestre' qualora la navigazione si fosse protratta al di là del termine stabilito dalle parti, mettendo in pericolo la possibilità del finanziatore di realizzare il suo credito. Tale compenso, peraltro, sarebbe stato dovuto a prescindere dalla scadenza di una eventuale penale prevista in caso di inadempimento: così dovrebbe essere infatti interpretato, secondo la teoria dello studioso palermitano, l'inciso '*et si condicione quamvis poenali non existente*'. Questa tesi, tuttavia, non appare condivisibile. Il testo del frammento contiene infatti una elencazione esemplificativa di *condiciones* che possono o meno avere natura penale (cfr. anche *infra* nel testo). L'autore ritiene inoltre che la precisazione '*si modo in aleae speciem non cadat*' faccia riferimento alla mancata realizzazione del rischio del naufragio della nave dedotto in condizione. In verità, anche questa, per quanto suggestiva, non appare configurabile. La scadenza del termine convenzionalmente previsto avrebbe, infatti, determinato il venir meno della sopportazione del *periculum* da parte del creditore, che, conseguentemente, avrebbe potuto avanzare la pretesa alla restituzione del capitale e al pagamento degli interessi (come si evince da Scaev. 28 *dig* D. 45.1.122.1, sul quale cfr. *infra*).

736 Va osservato la nozione di contratto aleatorio compiutamente elaborata da R.-J. POTHIER, *Traité des obligations*, in *Oeuvres*, I, Bruxelles, 1831, 6 appare focalizzata proprio sul concetto di *pretium periculi suscepti*: «Les contrats aléatoires sont ceux par lesquels l'un des contractans, sans rien donner de sa part, reçoit quelque chose de l'autre, non par libéralité, mais comme le prix du risque qu'il a couru…». Su questa categoria dogmatica che, pur trovando il suo germe fecondo nelle fonti giuridiche romane (per un espresso riferimento al *periculi pretium*, cfr. pure L. GOLDSCHMIDT, *Handbuch des Handelsrechts, A,*

Alla luce di queste osservazioni si comprende allora il significato da attribuirsi pure all'inciso, grandemente controverso in dottrina[737], '*et si condicione quamvis poenali non exsistente*' e, quindi, al frammento nel suo complesso: chi ha effettuato la *numeratio pecuniae* potrà pretendere, in via di azione, più di quanto ha dato, nel caso in cui non si verifichi una condizione, avente questa natura penale o meno, apposta al negozio[738].

Tale conclusione risulta confermata, poi, pure dai casi elencati nel prosieguo del frammento, al verificarsi dei quali al creditore è accordata la possibilità di esperire azioni personali (*ex quibus condictiones nasci solent*), in cui siano state apposte al negozio le due condizioni potestative *si manumittas* e *si non illud facias*, oppure la condizione causale *si non convaluero* e le altre rimanenti[739].

Ancora, centrale nell'economia del ragionamento scevoliano appare pure la proposizione '*si modo aleae speciem non cadat*', la cui esatta interpretazione è stata fatta oggetto di acceso dibattito[740].

Universalgeschichte des Handelsrechts, Stuttgart, 1891 [rist. Aalen, 1973], 81 e nt. 102), è stata sviluppata soprattutto dalla dottrina civilistica moderna e contemporanea, cfr.: C. CARAVELLI, voce *Alea*, in *NDI*, I, Torino, 1937, 306 ss.; E. BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, III, *Fonti e vicende dell'obbligazione*, Milano, 1954, 76 ss.; A. BOSELLI, voce *Alea*, in *NNDI*, I.1, 1957, 468 ss.; E. GABRIELLI, v. *Alea*, in *EGT*, I, Roma, 1988 (ma la voce *de qua*, 2000), 1 ss. Per il vero, l'elaborazione della dottrina civilistica ha, tradizionalmente, preso le mosse soprattutto dalla fattispecie dell'*emptio spei*, su cui si sofferma Pomp. 9 *ad Sab.* D. 18.1.8: *Nec emptio nec venditio sine re quae veneat potest intellegi. et tamen fructus et partus futuri recte ementur, ut, cum editus esset partus, iam tunc, cum contractum esset negotium, venditio facta intellegatur: sed si id egerit venditor, ne nascantur aut fiant, ex empto agi posse*. 1. *Aliquando tamen et sine re venditio intellegitur, veluti cum quasi alea emitur. quod fit, cum captum piscium vel avium vel missilium emitur: emptio enim contrahitur etiam si nihil inciderit, quia spei emptio est: et quod missilium nomine eo casu captum est si evictum fuerit, nulla eo nomine ex empto obligatio contrahitur, quia id actum intellegitur.*

737 Cfr. *infra*.

738 L'elencazione successiva, di natura esemplificativa, comprende infatti condizioni che possono avere ('*si non manumittas*'; '*si non illud facias*'), o meno ('*si non convaluero*'), natura penale. A tale proposito, giova ricordare l'opinione assai risalente nel tempo e destinata a godere di grande fortuna nella dottrina successiva, di I. CUIACII, *'Observationum'*, cit., Coloniae Agrippinae, 1598, coll. 219-220: egli, in realtà, riteneva di natura potestativa e penale tutte le condizioni ivi richiamate e, coerentemente con tale impostazione, ricostruiva in questo modo l'impiego dell'ultima condizione ad opera delle parti: *si dedero hac elge, ut si cura et auxilio tuo ex morbo convaluero, nihil recipiam, si non convaluero, ut recipiam cum usuris*. In senso contrario a questa ricostruzione, cfr. P. HUVELIN, *Études*, cit., 101.

739 In ordine a questo aspetto, va ricordato come la dottrina si sia interrogata sulla natura delle *condictiones* esperibili dal creditore. La soluzione proposta anticamente da I. CUIACII, *'Observationum'*, cit., col. 220, secondo cui si tratterebbe della *condictio ob rem dati*, appare fondata su di un percorso ermeneutico di tipo analogico: il giurista richiama, cioè, a conforto di tale conclusione altri due noti passi del giureconsulto Paolo (cfr., rispettivamente: Paul. 6 *ad l. Iul. et Pap.* D. 39.6.35.3; Paul. 6 *ad Plaut.* D. 22.1.38.3). Tale soluzione, tuttavia, non riesce a spiegare come si giustifichi la restituzione da parte del debitore del capitale con un aumento della quantità ricevuta. A fronte di tale criticità, si è proposto, da parte di P. HUVELIN, *Études*, cit., 104, l'abbandono di questa ricostruzione del contenuto del frammento in esame facente capo al Cuiacio, propendendo invece per l'inquadramento delle *condictiones* in parola nell'area della *condictio ex mutuo.*

740 F. MANCALEONI, in F. GLÜCK, *Commentario alle Pandette,* Milano, 1907, XXII, 134 lo riconduce ad un'opera di annotazione, compiuta sul luogo originale di Scevola, ascrivibile a Paolo e a Trifonino. Il medesimo autore ritiene, altresì, che possa individuarsi l'inizio della lunga nota nelle parole '*si modo*', volte a precisare e a chiarire il tenore assai generale della precedente affermazione (sul tema generale delle note di Trifonino e Paolo ai *responsa* di Scevola, cfr. per tutti F. SHULZ, *History of Roman Legal Science*, Oxford, 1946, 219).

Essa si coglie, al netto di ogni altra prospettazione della dottrina[741], tenendo in sostanza conto del contesto letterale e del tessuto logico-argomentativo del frammento[742], connotato, come già sottolineato, dall'elencazione di una serie di condizioni, assai distanti da quella del rientro della nave salva (caratterizzante il prestito marittimo), ma in cui sia comunque prevista la sopportazione di un rischio da parte del creditore[743]. Deve così essere valorizzato il termine '*alea*' contenuto nell'inciso in discorso: come noto, nel lessico romano, sia comune sia giuridico, esso indica in prime battute il gioco dei dadi e quindi, in senso traslato, un evento incerto[744].

Ecco allora che, dal momento che nessuna tutela è accordata dall'ordinamento ai giochi proibiti[745], il senso del passo si coglie in questi termini: Scevola menziona la possibilità di ricevere come '*periculi*

[741] Ad esempio, vi è chi ha intravisto una contrapposizione tra le fattispecie enumerate nell'elencazione *veluti ea … et cetera* e quelle considerate nel seguito del *principium*, *nec dubitabis … redderet*. La contrapposizione, in particolare, si articola nel modo seguente: soltanto a proposito delle seconde sarebbe possibile parlare di *pretium periculi*, mentre con riguardo alle prime si avrebbe avuta soltanto «*une sorte d'incertitude*» (cfr. J.M. PARDESSUS, *Collection*, cit., 115). In verità, tale impostazione esegetica incontra un fondamentale rilievo critico, che appare tale da declassare la stessa sul piano del mero nominalismo astratto: essa, infatti, non permette di tracciare una sicura linea di demarcazione tra le nozioni di *periculum* e di *alea* impiegate dal giurista. Sulla base della medesima considerazione critica, inoltre, appare meritevole di respingimento anche un'ulteriore prospettazione esegetica del brano in questione. Ci si riferisce, in particolare, a quanto scrive E. FRANCIOSI, *'Gloriae et virtutis causa'. 'Status' sociale e giuridico degli atleti nel mondo romano*, in *Studi per G. Nicosia*, III, Bologna, 2007, cit., 459, secondo il quale Scevola avrebbe ammesso la possibilità per il mutuante di ottenere un *quid pluris*, rispetto alla *pecunia numerata*, quale *pretium periculi*, nel caso in cui quest'ultimo avesse «assunto un particolare rischio pur senza sconfinare nell'alea pura e semplice, come nei casi il mutuatario è tenuto alla restituzione (e all'*insuper aliquid praeter pecuniam*) solo nel caso in cui ottenga un determinato scopo che non può garantire, ma che ha egli stesso interesse a perseguire con il massimo impegno …». Difficoltà del tutto analoghe, poi, presenta la proposta formulata in tempi più recenti da A. CALONGE, *La compraventa civil de cosa futura*, Salamanca, 1963, 49. Lo studioso spagnolo ritiene di poter individuare nel pensiero di Scevola la contrapposizione tra un *pretium periculi*, caratteristico del prestito marittimo, e un *pretium aleae*, che sarebbe, a sua volta, riscontrabile nelle fattispecie considerate della pesca e delle competizioni atletiche. Anche con riguardo a quest'ultima prospettazione, come alle precedenti due, non può infatti che ammettersi come susciti notevole perplessità il tentativo da esse intrapreso di enucleare una distinzione dogmatica che va al di là del dato letterale, e che si palesa come sprovvista di qualsiasi riscontro sul paino normativo. Scevola, infatti, in primo luogo menziona soltanto un '*pretium periculi*'; in secondo luogo, ascrive tutte le ipotesi considerate nel frammento alla medesima disciplina applicabile. Infine, per una valutazione critica dell'opinione espressa da Calonge si segnalano pure le esatte considerazioni sulla natura aleatoria del prestito marittimo formulate da A.C. HERRERO, *El préstamo*, cit., 110 ss. Un altro filone di prospettazioni dottrinali in merito all'esatta interpretazione dell'inciso in esame, poi, è quello espresso da coloro i quali ritengono che l'espressione potesse fare riferimento al rischio di naufragio della nave, al verificarsi del quale il finanziatore del prestito non avrebbe potuto pretendere più nulla dal mutuatario. Si tratta, *e.g.*, di quanto proposto da A. BISCARDI, '*Actio'*, cit., 84 e G. PURPURA, *Studi*, cit., 195 ss. Anche quest'ultima opzione ermeneutica, in verità, non può essere accolta.

[742] Così anche I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 90.

[743] Questo dato non sfuggiva già a I. CUIACII, *'Observationum'*, cit., col. 220, il quale così circoscriveva la problematica affrontata da Scevola: '*Unde quaerutr, a nesti pecuniae non nauticae periculum suscipiat creditor, eadem ratione usuram is maritimam recte pacisci possit*'.

[744] Il significato di *talorum lusus* è prevalente, ricorrendo lo stesso nella maggior parte dei passi del Digesto che si occupano di queste tematiche, tratti dalle opere di Ulpiano, Paolo e Pomponio (cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 90, nt. 49). Il significato di evento incerto, invece, è riscontrabile in soltanto due passi: si tratta di Pomp. 9 *ad Sab.* D. 18.1.8.1 e Paul. 14 *ad Plaut.* D. 18.4.7. Sul punto, cfr. O. GRADENWITZ, *'Vocabularium Iurisprudentiae Romanae'*, I, Berlin, 1903, coll. 333 s. Tuttavia, va pure segnalato come lo stesso riconduca a questa seconda accezione anche il significato del termine in Scaev. 6 *resp.* D. 22.2.5 pr.

[745] Il dato è attestato dalle fonti in più punti. Cfr., al riguardo, i seguenti passi: Paul 19 *ad ed.* D. 11.5.4.2; Ulp. 7 *disp.* 22.3.19.4; Paul. 17 *ad ed.* D. 44.5.2.1. Inoltre, anche un senatoconsulto avrebbe vietato di *ludere in pecuniam*, come appare indirettamente attestato da Paul. 19 *ad ed.* D. 11.5.2, cfr. l'inciso: … *solent enim quidam et cogere ad lusum vel ab initio vel victi dum retinent. Senatus consultum vetuit in pecuniam ludere, praeterquam si quis certet hasta vel pilo iacendo vel currendo saliendo luctando pugnando quod virtutis causa fiat.* In merito alla collocazione storica di detto senatoconsulto risultano interessanti le osservazioni formulate da G. CRIFÒ, *Attività normativa del Senato in età repubblicana*, in *BIDR*, LXXI, 1968, 44 s.

pretium' un '*aliquid praeter pecuniam*', purché, naturalmente, non si ricada nella fattispecie vietata del gioco d'azzardo[746].

Questa lettura è convalidata, del resto, anche da un raffronto con il passo, tramandatoci dal Cuiacio, che costituisce la traduzione in lingua greca del frammento[747]: vi è impiegata la congiunzione avversativa ἀλλά, a rendere evidente, appunto, la contrapposizione tra i negozi privi di tutela e quelli che, invece, perseguendo finalità lecite, sono tutelati dall'ordinamento grazie alla concessione di azioni personali[748]. Assimilabile a questi ultimi è certamente anche il caso in cui taluno presti del denaro a un pescatore per l'acquisto delle attrezzature necessarie alla pesca oppure ad un atleta per consentire a quest'ultimo di allenarsi e gareggiare[749], convenendo con il soggetto finanziato che l'obbligo di restituzione di quanto prestato sia condizionato, nel primo caso, all'esito fruttuoso della pesca e, nel secondo, alla vittoria conseguita nella competizione (*nec dubitabis … redderet*).

Il primo periodo del frammento, quindi, ricorda come sia sufficiente, per incrementare l'obbligazione (*ad augendam obligationem prodest*) in tutti i casi considerati nel *principium*, in cui la percezione di un *aliquid praeter pecuniam* costituisce un *pretium periculi*, un semplice patto assunto *sine stipulatione*.

Soffermiamoci ora proprio su quest'ultima espressione: parte cospicua della dottrina ha ritenuto la regola ivi enunciata estranea al diritto classico, e ascrivibile invece all'operato dei compilatori giustinianei che avrebbero così tentato di inserire, in questo passo, le novità in materia di patti e obbligazioni proprie del diritto giustinianeo[750]; altri autori, probabilmente senza tenere adeguatamente in considerazione il tenore letterale del testo (a maggior ragione, nel caso in cui essi non ne abbiano nemmeno formulato una qualche proposta di emendazione), hanno comunque tentato di ridimensionarne la portata limitandosi a richiamare, senza svolgere alcun ulteriore approfondimento, i principi generali in materia di *usurae ex pacto*[751].

Entrambe queste opzioni ermeneutiche appaiono, tuttavia, meritevoli di respingimento: a tacer d'altro, poiché esse non tengono adeguatamente in considerazione che, ricorrendo nel brano l'espressione

---

746 In questo senso depongono vari autori, peraltro secondo un filone interpretativo inaugurato in tempi assai risalenti da I. CUIACII, *'Observationum'*, cit., col. 220. Solo per citarne alcuni, cfr., nell'ordine: F. GLÜCK, *Commentario*, cit., 138 ss.; C. BERTOLINI, *Appunti didattici di diritto romano. Le obbligazioni. Parte speciale*, I, *Contratti; patti; quasicontratti,* Torino, 1905, 206; P. HUVELIN, *Études*, cit., 102.

747 I. CUIACII, *'Observationum'*, cit., col. 220.

748 Cfr. Per tutti I. CUIACII, *'Observationum'*, cit., col. 220; P. HUVELIN, *Études*, cit., 102.

749 Sulla condizione generale degli atleti nel mondo romano, cfr. il già citato E. FRANCIOSI, *'Gloriae'*, cit., 437 ss. Sui mutui erogati agli stessi, invece, cfr. A. WACKE, *Atleten als Darlehensnehmer nach römishem Recht*, in *SDHI*, XLIV, 1978, 439 ss.

750 Cfr. per tutti sul punto, ad esempio: S. RICCOBONO, *Studi*, cit., 358 e V. DE VILLA, *Le 'usurae'*, cit., 108 ss.

751 Così G. PURPURA, *Studi*, cit., 198 ss.

'*augere obligationem*', questa non potrà che essere intesa tecnicamente, ossia in senso tale da postulare, dal lato attivo, l'esistenza di un diritto di credito azionabile[752].

Inoltre, l'orientamento criticato sembra ignorare che la disciplina degli interessi nell'ambito del *fenus nauticum* non appare un caso isolato: principi del tutto equivalenti (possibilità di percepire *usurae ultra centesimam*[753] ed *ex pacto*) valgono infatti anche per la fattispecie di mutuo di derrate alimentari[754], con la quale risulta allora proficuo tracciare un rapido confronto[755].

Degli interventi imperiale che riguardarono questa tipologia di prestiti, ci è noto anzitutto un rescritto di Alessandro Severo, frutto forse anche dell'influsso di consuetudini provinciali[756], nel quale

---

752 In questo senso, l'espressione è utilizzata anche in altri passi del Digesto: cfr. Afr. 3 *quaest.* D. 13.4.8; Paul. 48 *ad ed.* D. 39.2.18.5.

753 Che la misura degli interessi pattuibili in deroga potesse raggiungere valori particolarmente elevati è direttamente riscontrabile dalla lettura di CTh. 2.33.1: Imp. Constant(inus) A. ad Dracilianum Agentem Vices P(raefectorum) P(raetori)o. *Quicumque fruges humidas vel arentes indigentibus mutuas dederint, usurae nomine tertiam partem superfluam consequantur, id est ut, si summa crediti in duobus modiis fuerit, tertium modium amplius consequantur. Quod si conventus creditor propter commodum usurarum debitum recuperare noluerit, non solum usuris, sed etiam debiti quantitate privandus est. Quae lex ad solas pertinet fruges: nam pro pecunia ultra singulas centesimas creditor vetatur accipere.* P(ro)P(osita) Caesarea XV Kal. Mai. Paulino et Iuliano Conss. Il provvedimento di Costantino autorizza il mutuante di frutti idratati o secchi a conseguire, a titolo di *usurae*, una quota pari al cinquanta per cento di quanto da lui concesso a credito: se la quantità mutata ammonta a due *modii*, gli infatti è concesso ottenere un terzo modio. Tuttavia, se il creditore, in ragione del vantaggio arrecatogli dalla quota di interessi, non voglia procedere a recuperare la sorta capitale del credito (evidentemente, con il fine di tenere il mutuatario il più possibile vincolato alla lucrosa obbligazione), la volontà imperiale è netta nel senso di ritenerlo decaduto non soltanto dal diritto agli accessori ma anche da quello di ottenere il rimborso del capitale medesimo: così F. FASOLINO, *Profili giuridici*, cit., 22. Inoltre, va anche osservato che anche questa materia fu investita dalle riforme di Giustiniano in materia di tassi di interesse (cfr. F. FASOLINO, *Studi sulle 'usurae'*, Salerno, 2006, 153 ss., nonché *infra*). Quest'ultimo, in particolare, ebbe l'obiettivo di armonizzare la regolamentazione preesistente, conformandola, per quanto possibile, ai dettami della fede cristiana. Significativa, a questo riguardo, è Imp. Justinianus A. Menae pp. 1 C. 4.32.26.1-2: *Super usurarum vero quantitate etiam generalem sanctionem facere necessarium esse duximus, veterem duram et gravissimam earum molem ad mediocritatem deducentes. 2. Ideoque iubemus illustribus quidem personis sive eas praecedentibus minime licere ultra tertiam partem centesimae usurarum in quocumque contractu vili vel maximo stipulari: illos vero, qui ergasteriis praesunt vel aliquam licitam negotiationem gerunt, usque ad bessem centesimae suam stipulationem moderari: in traiecticiis autem contractibus vel specierum fenori dationibus usque ad centesimam tantummodo licere stipulari nec eam excedere, licet veteribus legibus hoc erat concessum: ceteros autem omnes homines dimidiam tantummodo centesimae usurarum posse stipulari et eam quantitatem usurarum etiam in aliis omnibus casibus nullo modo ampliari, in quibus citra stipulationem usurae exigi solent.* <a 528 d. id. dec. Constantinopoli Iustiniano pp a. ii cons.>, già in parte esaminata (sul passo, cfr. anche I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 159 ss.; G. LUCHETTI, *Il prestito di denaro a interesse in età giustinianea*, in *Cultura giuridica e diritto vivente*, III (Special Issue), 2016, 7 ss.; F. FASOLINO, *Per una storia giuridica dell'anatocismo*, Napoli, 2016, 202 ss.). Il provvedimento, richiamando le antiche leggi e la generale necessità di riformarle riducendo alla metà il tasso di interesse che le stesse consentivano di praticare (imponendo, in tal modo, la cd. *dimidia centesima*, pari al sei per cento), introduce una serie di specificazioni e deroghe in relazione agli accessori esigibili da talune categorie di creditori. Agli *illustres*, quindi, viene fatto divieto di esigere *usurae* eccedenti il quattro per cento del capitale, ossia la terza parte dell'usura centesima (dodici per cento) mentre agli uomini di affari, mercanti, banchieri e *negotiatores* è consentito di applicare interessi fino all'otto per cento. Per i prestiti marittimi e quelli di derrate è, invece, fissato il limite del dodici per cento, il doppio rispetto a quello lucrabile in relazione alle altre operazioni di finanziamento ma ben lontano dai valori che, come si è visto, erano consentiti dalla legislazione precedente (cfr. pure *supra*). Tanto ai creditori di somme di denaro quanto a quelli di derrate viene comunque vietato di farsi promettere *usurae* superiori alla soglia stabilita, stabilendo che, in caso di violazione di tale regola, il patto sia nullo e sprovvisto di azione e, inoltre, che il pagamento dell'eccedente debba essere imputato al capitale (Imp. Justinianus A. Menae pp. C. 4.32.26.4: *Si quis autem aliquid contra modum huius fecerit constitutionis, nullam penitus de superfluo habeat actionem, sed et si acceperit, in sortem hoc imputare compelletur, interdicta licentia creditoribus ex pecuniis fenori dandis aliquid detrahere vel retinere siliquarum vel sportularum vel alterius cuiuscumque causae gratia. Nam si quid huiusmodi factum fuerit, principale debitum ab initio ea quantitate minuetur, ut tam ipsa minuenda pars quam usurae eius exigi prohibeantur.* <a 528 d. id. dec. Constantinopoli Iustiniano pp a. II cons.>).

754 Per un approfondimento mirato, con ampio ragguaglio di letteratura e fonti disponibili sull'argomento, mi rimetto per tutti al recente contributo di F. FASOLINO, *Profili giuridici*, cit., 18 ss.

755 Per i profili più generali, cfr. da ultimo F. FASOLINO, *Profili giuridici*, cit., *passim*.

756 Che sarebbero state così recepite in una costituzione a contenuto particolare proveniente dalla cancelleria imperiale: cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 101.

essi vengono chiaramente annoverati tra quelle fattispecie in cui è possibile prevedere il pagamento di *usurae ex pacto*:

> Alex. A. Aurelio Tyranno C. 4.32.11(12) (a. 223): *Frumenti vel hordei mutuo dati accessio etiam ex nudo pacto praestanda est*.

Inoltre, sulla base di una costituzione di Gordiano, databile intorno al 242 d.C., sappiamo per certo[757] che essi non erano assoggettati, quanto alla misura del tasso di interessi, al limite della *centesima*, così come appunto i contratti di prestito marittimo[758]. Si tratta di:

> *Gord. A. Flavio Sulpicio* C. 4.32.16 (a. 242?): *Cum non frumentum, sed pecuniam fenori te accepisse adleges, ut certa modiatio tritici praestaretur, ac, nisi is modus sua die fuisset oblatus, mensurarum additamentis in fraudem usurarum legitimarum gravatum te esse contendis, potes adversus improbam petitionem competente uti defensione*.

Le ragioni del peculiare trattamento riservato all'istituto nella legislazione imperiale, in punto di misura e pattuizione degli interessi[759], sembrano potersi ragionevolmente far coincidere con quelle che troviamo esposte in

> *Diocl. et Maxim. AA. et CC. Iasoni* C. 4.32.23 (a. 294): *Oleo quidem vel quibuscumque fructibus mutuo datis incerti pretii ratio additamenta usurarum eiusdem materiae suasit admitti.*

Per Diocleziano, la specificità del mutuo di derrate risiede quindi nella volatilità del prezzo dei beni, olio o altri prodotti agricoli, che ne costituiscono l'oggetto. Evidentemente, secondo l'apprezzamento dell'autorità imperiale, la promessa al creditore di *usurae* che superino il limite ordinario è lecita in quanto idonea a remunerare il rischio che questi assume di ottenere in restituzione derrate che, pur corrispondendo alle quantità concesse in mutuo, presentino eventualmente un valore di mercato inferiore rispetto al tempo in cui il contratto si è perfezionato. A ben vedere, però, l'*alea* che circonda l'operazione non verrebbe meno per il mutuante neppure nell'opposta condizione di mercato; ed invero, se le risorse necessarie al mutuatario per procurarsi le derrate da restituire aumentassero in conseguenza

---

757 «Il quesito, indirizzato da un tale Flavio Sulpicio alla cancelleria imperiale doveva riguardare, per quanto è dato ricostruire dalla risposta, la pretesa di riscuotere interessi superiori alla centesima (vale a dire il dodici per cento annuo), in relazione ad un prestito di denaro finalizzato per l'acquisto di una quantità di grano. L'opinione dei funzionari rescriventi, pur se espressa in termini assai sintetici, appare chiara e decisa: dal momento che oggetto di dazione è stata una somma di denaro e non una quantità di cereali, e nonostante sia stato imposto di restituire una certa quantità di granaglie, non può darsi corso all'applicazione di *usurae* superiori al dodici per cento annuo: pertanto, alla eventuale domanda di pagamento che contravvenisse al divieto può resistersi validamente. Il ragionamento presuppone, a contrario, che laddove si fosse stati al cospetto di un mutuo di derrate in senso stretto, tale dovendosi considerare unicamente quello perfezionato mediante la consegna al mutuatario di beni in natura, gli accessori avrebbero, invece, potuto pretendersi in misura superiore a quanto ordinariamente consentito dalla vigente normativa» (così F. FASOLINO, *Profili giuridici*, cit., 20 s., che mi pare sostanzialmente concorde con I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 101, nt. 84). Anche questo aspetto, tuttavia, non pertiene anche ai prestiti di denaro, per i quali è vietato pretendere interessi superiori alla centesima, come chiarito dal passo del Teodosiano già citato, CTh. 2.33.1 (cfr. *supra*).

758 Cfr. *supra*.

759 Sul punto, mi permetto di rinviare per tutti a F. FASOLINO, *Profili giuridici*, cit., 21, la cui ricostruzione viene di seguito riproposta nel teso.

di un incremento dei prezzi, aumenterebbero anche le difficoltà di adempiere all'obbligazione restitutoria e, conseguentemente, il pericolo di insoluto.

Anche un successivo rescritto di Gordiano, poi, conferma l'inapplicabilità ai tassi di interesse stabilite per il mutuo di derrate, parallelamente a quanto si prevede per il *fenus nauticum*, del limite della centesima:

> *Gord. A. Flavio Sulpicio* C. 4.32.16 (a. 242?): *Cum non frumentum, sed pecuniam fenori te accepisse adleges, ut certa modiatio tritici praestatur, ac, nisi is modus sua die fuisset oblatus, mensurarum additamentis in fraudem usurarum legitimarum gravatum te esse contendis, potes adversus improbam petitionem competente uti defensione*.

In questo caso, pare, per ragioni che assumono una coloritura pubblicistica almeno parziale, in considerazione cioè pur sempre delle caratteristiche oscillazioni del prezzo di questi beni, secondo quanto attesta un ulteriore provvedimento imperiale[760].

Tornando a D. 22.2.5, in conclusione il giureconsulto Scevola dà conto di una regola speciale, ossia quella della azionabilità delle *usurae* anche sulla base di un semplice patto e ne indica la cui sfera di applicazione, costituita dal prestito marittimo e da tutte le altre *mutui dationes* che appaiano connotate da aleatorietà[761].

Passando ora all'analisi di Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7, anche questo secondo frammento, unitamente a quello appena considerato, sembra riconoscere al creditore la facoltà di pretendere in via di azione il pagamento di *usurae ex pacto*. Vi si afferma, infatti, che risulta consentito, in alcuni contratti, pretendere il pagamento di *usurae* come se fosse stata attuata una *stipulatio* (*In quidam contractibus … quemadmodum per stipulationem*[762]) e, tra questi, viene portato ad esempio, nel secondo periodo, proprio il caso della *pecunia traiectia*.

Anche in questo caso, la genuinità del passo è stata spesso posta in dubbio dalla dottrina non soltanto per ragioni di carattere stilistico e formale, ma soprattutto per la pretesa antinomia con la disciplina illustrata da Paul. Sent. 2.14.1-3, nonché con il principio per cui dalla *nuda pactio* non sorge obbligazione espresso da Paolo[763] (Paul 3 *ad ed.* D. 2.14.17 pr.: *Si tibi decem dem et paciscar, ut viginti mihi*

---

760 *Diocl. et Max. AA. Et CC. Iasoni* C. 4.32.23 (a. 294): *Oleo quidem vel quibuscumque fructibus mutuo datis incerti pretii ratio additamenta usurarum eiusdem materiae suasit admitti.*

761 In questo senso, depongono pure, tra gli altri autori, U.E. PAOLI, *Il prestito*, cit., 71; P. HUVELIN, *Études*, cit., 209 e P. VOCI, *La responsabilità del debitore da 'stipulatio poenae'*, in *Studi Volterra*, Milano, 1971, 342.

762 Sulla correttezza dell'espressione utilizzata dal giurista, spesso contestata in dottrina, cfr. per tutti A A.C. HERRERO, *El préstamo*, cit., 98 ss.

763 F. DE MARTINO, *'Sul foenus nauticum'*, cit., 230 ss. sulla scia in realtà di quanto era già stato prospettato da S. RICCOBONO JR., *'Stipulatio'*, cit., 359 s., ritiene il frammento del tutto inaffidabile, di sicura fattura giustinianea. Dal punto di vista formale, infatti, sarebbe, ad avviso dell'eminente autore, fortemente sospetto l'utilizzo da parte del giureconsulto dell'espressione '*quemadmodum*' e del costrutto '*dicendum est*'. Dal punto di vista sostanziale, inoltre, il frammento si porrebbe in contrasto con la disciplina esposta nel passo delle *Pauli Sententiae* menzionato nel testo, il quale ricorda la possibilità per il *creditor pecuniae*

debeantur, non nascitur obligatio ultra decem: re enim non potest obligatio contrahi, nisi quatenus datum sit.), pur se tali perplessità possono dirsi ad oggi[764] totalmente ridimensionate[765].

In aggiunta a ciò, e ai rilievi già svolti in tema di prestiti di derrate alimentari[766], un ulteriore solido argomento in favore della tesi per cui Paolo si esprime a favore dell'esigibilità di *usurae* solo pattuite è ricavabile sulla base del raffronto, oltre che con un conciso luogo dei Basilici[767], anche con altro passo paolino:

---

traiecticiae di percepire *usurae infinitae*, ma nulla dice in ordine alla validità del *pactum usurarum*. Tale ultimo rilievo, tuttavia, non pare poter essere enfatizzato. Si tratta, infatti, di un debole *argumentum e silentio*, la cui portata si palesa come assolutamente non dirimente ove si consideri che la mancata menzione lamentata dallo studioso ben potrebbe trovare spiegazione, *sic et simpliciter*, nel carattere non necessariamente onnicomprensivo di un florilegio. Dal canto suo, nella sua fase di riflessione più matura, Arnaldo Biscardi (*La struttura*, cit., 358 ss.), dopo aver accolto l'ipotesi, già formulata in dottrina, dell'interpolazione del primo periodo del passo (*In … stipulationem*), prospettava come sostanzialmente genuino il seguito del frammento (*nam … recipere*), che avrebbe riguardato l'opponibilità dell'*exceptio pacti conventi* nell'ipotesi in cui il creditore che avesse spontaneamente ricevuto il pagamento di *usurae* fosse stato poi convenuto attraverso la *condictio indebiti* per la ripetizione delle stesse. Nel complesso, comunque, il maestro fiorentino propendeva a favore della tesi dell'azionabilità delle *usurae* meramente pattuite. Inedita, invece, la ricostruzione di H. KUPISZEWSKI, *Sul prestito*, cit., 368 ss., il quale negava la possibilità di concepite forza di azione al patto di interessi sulla base di un percorso esegetico che prendeva le proprie mosse dell'inquadramento dell'*obligatio usurarum* quale *essentiale negotii*, nell'ambito della struttura del *fenus nauticum*. L'autore afferma che la semplice *mutui datio* sarebbe risultata sufficiente, di per sé, ad obbligare il debitore a restituire il capitale e a pagare gli interessi nella misura del tasso legale della *centesima*. Tuttavia, si sarebbe potuto registrare l'intervento di un accordo delle parti, *a latere* di questa configurazione basilare del negozio, concernente proprio la previsione della regola del *periculum creditoris* (che rientrerebbe secondo lo studioso tra gli elementi accidentali del contratto), nonché, funzionalmente ad essa, la percezione di *usurae* in misura più elevata. Tale accordo, poi, avrebbe potuto, dal canto suo essere riversato, o meno, nelle forme solenni del negozio verbale, accedendosi, soltanto nel secondo caso, alla possibilità per il creditore di pretendere il pagamento delle maggiori *usurae* pattuite in via di azione. Questa prospettazione, secondo la quale la prestazione di *usurae* avrebbe assunto il rango di elemento essenziale del prestito marittimo romano, ha trovato effettivamente largo seguito tra gli autori propensi a negare il riconoscimento di una protezione in via giurisdizionale al *pactum usurarum* (per tutti, cfr. A.C. HERRERO, *El préstamo*, cit., 98 ss.; 106, pur essendo quest'ultima sostenitrice della tesi della rilevanza strutturale dell'assunzione del rischio della navigazione da parte del creditore nella *pecunia traiecticia*). Essa appare, tuttavia, da respingere, sulla base delle argomentazioni esposte nel testo nonché per le seguenti considerazioni. Nel frammento, come si è visto, Paolo, menziona una *numeratio pecuniae* accompagnata dall'accordo di restituire il capitale e di pagare gli interessi in una misura determinata, una volta realizzatasi la condizione dell'arrivo in porto della nave salva e il testo allude, chiaramente, a un accordo mirante a determinare la misura delle *usurae* esigibili dal debitore. Con riguardo ad esso, deve segnalarsi come l'utilizzo dell'espressione '*usurae certae*' non sia sconosciuto al lessico giuridico romano, nell'ambito del quale esso allude, il più delle volte, proprio alla determinazione convenzionale degli interessi (questo utilizzo dell'espressione è attestato, ad esempio, nei seguenti passi: Ulp. 31 *ad ed.* D. 17.1.6.6; Tryph. 2 *disp.* D. 26.7.54; Ulp. 2 *fideicom.* D. 32.11.15; Scaev. 4 *resp.* D. 36.1.64.1).

764 Mentre un primo elemento di novità nel dibattito scientifico sull'argomento era già stato introdotto dalla riflessione più matura di Arnaldo Biscardi, il quale, pur manifestando ampie riserve sulla valutazione di autenticità di Scaev. 6 *resp.* D. 22.2.5 e Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7, riteneva senz'altro azionabile, conformemente all'insegnamento tradizionale (F. GLÜCK, *Commentario alle Pandette*, XXII, cit., p. 135; P. HUVELIN, *Études*, cit., 209; U.E. PAOLI, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, cit., 71.), il *pactum usurarum* (A. BISCARDI, *La struttura*, cit., 358 ss.). Il mancato o insufficiente apprezzamento positivo di Scaev. 6 *resp.* D. 22.2.5 e Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7 da parte di Arnaldo Biscardi a sostegno della sua tesi rende agevole la dura replica di F. DE MARTINO, *Ancora sul 'foenus'*, cit., 439 ss.). Dalla posizione biscardiana, inoltre, si discosta G. PURPURA, *Studi*, cit., 201 ss.: «Al tempo di Paolo la possibilità di ricevere e trattenere le *usurae quemadmodum per stipulationem* non appare affatto inusitata. In questa prospettiva il termine *recipere* utilizzato nel testo indicherebbe allora la possibilita di ricevere, piuttosto che quella di riprendere quanto erogato come compenso per il periodo di tempo eccedente». Lo studioso palermitano riporta cioè il passo alla problematica della scadenza del termine e della previsione di un compenso per il periodo di tempo successivo: tale ricostruzione tuttavia, per quanto suggestiva, non è condivisibile (cfr. *supra* nelle note).

765 P. VOCI, *La responsabilità del debitore da 'stipulatio poenae'*, cit., 342, nt. 78; A.C. HERRERO, *El préstamo*, cit., 98 ss.; J. ROSET, *'Mutui datio'*, cit., 242; V. GIUFFRÈ, *'Faenus'*, cit., 142 ss. (= *Studi sul debito²*, cit., 107 ss.). Sotto altro angolo visuale, relativo alla mancanza di un concetto unitario di contratto nella riflessione della giurisprudenza romana, cfr. pure M. SARGENTI, *Svolgimento dell'idea di contratto nel pensiero giuridico romano*, in *Iura*, XXXIX, 1988, 66 s.; cui *adde* A. BURDESE, *Recenti prospettive in tema di contratti*, in *Labeo*, XXXVIII, 1992, 215.

766 Cfr. *supra*.

767 Cfr. Bas. 53.5.7: Ἐπὶ τῶν διαποντίων καὶ χωρὶς ἐπερωτήσεως ἀπαιτεῖται τόκος ἀπὸ συμφώνου.

Paul. *lib. sing. reg.* D. 22.1.30: *Etiam ex nudo pacto debentur civitatibus usurae creditarum ad eis pecuniarum.*

Quest'ultimo, pur nella sua laconicità, consente di rilevare, per usare le parole di Giuffrè, un particolare interesse del giurista severiano «ad evidenziare le eccezioni alla 'regola' del ricorso alla *stipulatio*». Ciò avviene peraltro, nel caso di specie descritto dal passo, per ragioni di rango pubblicistico: il frammento, infatti, si occupa dei mutui erogati dalle *civitates* e sembra, allora, che proprio nella natura di soggetto pubblico di una delle parti del rapporto contrattuale risieda la ragione della deroga[768].

4. L'individuazione degli strumenti di tutela processuale delle aspettative del *credtior pecuniae traiecticiae* muovendo dal celebre 'prestito di Callimaco'; la collocazione del *fenus nauticum* all'interno del sistema contrattuale romano.

Veniamo quindi a considerare il tema della tutela processuale del contratto di *pecunia traiecticia*, ossia delle aspettative creditorie alla restituzione del capitale erogato e al pagamento delle *usurae*, affrontato tradizionalmente dalla dottrina congiuntamente a quello relativo all'inquadramento del negozio all'interno del sistema contrattuale romano.

Storicamente, la riflessione è infatti stata impostata per lo più in questi termini[769]: ove sia possibile reperire nelle fonti l'indicazione di un'azione edittale, e perciò tipica, volta a proteggere le pretese del creditore discendenti dal *fenus nauticum*, soprattutto con riguardo alla prestazione degli interessi meramente pattuiti[770], sarà possibile riconoscere al negozio stesso la natura di contratto nominato; viceversa, questo non potrà che essere riguardato come contratto atipico. È appena il caso di anticipare, peraltro, che le testimonianze in nostro possesso si manifestano sostanzialmente silenti sul punto.

A questo riguardo, è ancora una volta opportuno prendere le mosse dalla riflessione novecentesca, analizzando per primo l'approccio del Biscardi alla tematica *de qua*. Sotto questo profilo, il gius-romanista si soffermava anzitutto un passo di Ulpiano in cui viene fatta testualmente parola, per l'unica volta in tutta la Compilazione giustinianea, di una '*actio pecuniae traiecticiae*':

Ulp. 29 *ad ed.* D. 15.1.3.8: *Si servus, cum se pro libero gereret, compromisserit, quaeritur an de peculio actio ex poena compromissi quasi ex negotio gesto danda sit, sicuti traiecticiae pecuniae datur. Sed hoc et Nervae filio et*

[768] Così V. DE VILLA, *Le 'usurae'*, cit., 87 s.
[769] Cfr. *infra.*
[770] Cfr. *infra.*

mihi videtur verius ex compromisso servi non dandam de peculio actionem, quia, nec si iudicio condemnetur, datur in eum actio.

Il frammento, occupandosi di un caso inerente alla tematica dei limiti della responsabilità *ex peculio* nel campo di applicazione del *compromissum*, contiene un riferimento incidentale alla figura del *fenus nauticum*, e dunque alla già menzionata *actio*[771]. Il dato, ciononostante, veniva notevolmente valorizzato da Arnaldo Biscardi nella sua principale opera dell'età più matura dedicata al *fenus nauticum*[772].

Secondo lo studioso fiorentino, il parallelismo tracciato da Ulpiano tra l'azione eventualmente esperibile contro il padrone del *servus* del caso di specie (*actio poenae de peculio ex compromisso*) e questa *actio* (*de peculio*) *pecuniae traiecticiae*, richiamata nel brano in via esemplificativa, porterebbe a concludere, in ordine alla natura della seconda, che si tratti a sua volta di un'azione scaturente dalla stipulazione di una clausola penale. Sotto il profilo più schiettamente testuale, poi, ad avviso dell'autore, il lemma '*poenae*' potrebbe essere stato omesso dal giureconsulto, nel menzionare l'*actio* in parola, semplicemente per ragioni di brevità espositiva o perché probabilmente lo dava per scontato; senza necessariamente doversi postulare un qualche fenomeno di interpolazione del brano in questione[773].

Se, dunque, l'*actio pecuniae traiecticia* nominata nel frammento è, in realtà, un'*actio poenae pecuniae traiecticia*, è possibile trarre rispetto al duplice quesito che qui ci occupa (tutela processuale del creditore e inquadramento del *fenus* nel sistema contrattuale romano), ad avviso del maestro del secolo scorso, le seguenti conclusioni: sotto il primo profilo, la tutela del creditore viene perseguita, per lo meno in via precipua, per il tramite dell'apposizione di una *poena* convenzionale al negozio; sotto il secondo, che il negozio in questione non è munito di un'azione tipica, inserita nell'editto del pretore, a tutela delle pretese creditorie (tutelate appunto per il tramite della *poena* convenzionale) e che dunque, esso occupa, all'interno del sistema contrattuale romano, il ruolo proprio di una convenzione atipica[774].

---

[771] La fattispecie concreta ivi esanimata dal giureconsulto, con relativa *quaestio iuris* sottostante, è, infatti, all'incirca la seguente: «… uno schiavo, dandosi a creder libero, ha stipulato un compromesso per risolvere una lite, promettendo pertanto all'altra parte di eseguire la decisione arbitrale sotto il vincolo di una *poena*. Si fa questione se, non avendo lo schiavo ottemperato alla *sententia* dell'*arbiter*, la controparte possa pretendere dal *dominus* il pagamento della penale: o, più precisamente, se l'*actio de peculio* sia esperibile contro il *dominus 'ex compromissi servi'*, in base a quella clausola dell'editto, per cui l'avente potestà risponde nei limiti del peculio tutte le volte che i sottoposti abbiano negoziato efficacemente con estranei (*quasi ex negotio gesto danda sit*), come quando il *servus* abbia preso a prestito una somma di denaro per una operazione di commercio marittimo, nel qual caso il *dominus* può essere infatti chiamato in giudizio per il debito dello schiavo con l' *a. de peculio pecuniae traiecticiae*». (cfr. A. BISCARDI, *'Actio'*, cit., 12 s.).

[772] A. BISCARDI, *'Actio'*, cit., *passim*.

[773] A. BISCARDI, *'Actio'*, cit., 23 s.

[774] A. BISCARDI, *'Actio'*, cit., 120 ritiene infatti che la *pecunia traiecticia* non sia un negozio in sé e per sé produttivo di obbligazione per capitale ed interessi, proprio perché l'*actio pecuniae traiecticiae* presuppone la *stipulatio poenae* e, se questa manca, il patto degli interessi non potrà essere fatto valere se non in via di eccezione (*contra*, cfr. quanto osservato supra in merito all'azionabilità *ex pacto* delle *usurae*).

All'accoglimento della ricostruzione biscardiana osta, tuttavia, la considerazione della *poena* convenzionale[775] apposta al negozio di *pecunia traiecticia*: come viene oggi pacificamente riconosciuto, essa

[775] La pena convenzionale è definibile come la prestazione, non necessariamente pecuniaria (sul punto, cfr. Ulp. 13 *ad ed.* D. 4.8.11.2 e Paul. 3 *quaest.* D. 45.1.126.3) prevista dalle parti per l'ipotesi di mancata attuazione dell'*id quod actum est*. Va ricordato, in termini generali, che questa nozione deve essere tenuta distinta, da un lato, da quella di pena privata, conseguente alla commissione di un *delictum* e che può essere incamerata dal soggetto offeso mediante esperimento di un'*actio poenalis* (cfr. soprattutto Gai 4.6 e I. 4.6.16) e, dall'altro, dalla sanzione criminale che passa pur sempre sotto tale denominazione. La pena convenzionale, in particolare, può essere prevista dalle parti attraverso l'adozione di una pluralità di schemi giuridici, quale quello: dell'obbligazione verbale, del patto aggiunto a un contratto di buona fede (Papin. 10 *quaest.* D. 18.7.7; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.1.13.26), del legato penale (Paul. *l. sing. ad l. Falc.* D. 35.2.1.8; Paul. 6 *ad l. Iul. et Pap.* D. 36.2.24.1). In argomento, mi rimetto per tutti a P. VOCI, *La responsabilità del debitore da 'stipulatio poenae'*, cit., 319; M. TALAMANCA, voce *Pena privata*, in *ED*, XXXII, Milano, 1982, 712 ss. Essa permette di sollecitare il rispetto degli impegni assunti (cfr. *Ant. A. Nepotianae* C. 2.55.[56] [a. 213]) e, d'altro canto, di determinare con certezza e senza esitazioni la misura dell'interesse del creditore all'esecuzione della prestazione (cfr. I. 3.15.7). Questa figura giuridica svolge nel diritto romano una pluralità di funzioni. La dottrina ha segnalato come, storicamente, il suo più risalente impiego abbia permesso di sanzionare comportamenti altrimenti incoercibili (il riferimento concerne, in modo particolare, la *stipulatio poenae* a struttura semplice o unitaria, sulla quale, cfr. anche la nota successiva; in relazione ai vari profili funzionali sottesi alla previsione di una clausola penale, cfr. per tutti K. VISKY, *La pena convenzionale in diritto romano all'inizio del Principato*, in *Studi in onore di E. Volterra*, I, Milano, 1971, 597 ss.; P. VOCI, *La responsabilità del debitore da 'stipulatio poenae'*, cit., 319 ss.; A. SICARI, *Pena convenzionale*, cit., 23 ss.). Il ricorso a tale determinazione negoziale dovette essere in pratica assai frequente (cfr. segnatamente Paul. 9 *ad ed.* D. 3.5.12-13; Ulp. 29 *ad ed.* D. 15.1.3.8; Ulp. 77 *ad ed.* D. 22.2.8; Lab. 5 *pith. a Paul. Epit.* D. 22.2.9; Afric. 7 *quaest.* D. 44.7.23; per la dottrina, cfr. *ex aliis* G. PURPURA, *Studi*, cit., 287: « ... i testi dimostrano il normale ricorso alla pratica della stipulazione di una pena per ritardato pagamento …»; I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 103 s.: «Diversi passi del Digesto attestano l'impiego della pena convenzionale da parte dei contraenti del prestito marittimo …»; A. BISCARDI, *'Actio'*, cit., *passim*, infine, considerava le ipotesi di *pecunia traiecticia sine poena* problematiche e del tutto residuali, in una con la sua ricostruzione del ruolo di questa clausola negoziale: *contra*, cfr. *infra*). Del resto, dallo studio delle fonti a nostra disposizione, pare che lo stesso interesse nutrito dalla giurisprudenza romana nei riguardi dell'istituto oggetto della nostra ricerca si sia sviluppato, a partire già dal finire dell'età repubblicana, proprio prendendo le mosse nell'ambito di una riflessione di più largo respiro sui presupposti della *commissio poenae* (così da ultimo I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 107 s., basandosi su di un passo ulpianeo che affronta il problema della *commissio poenae* in relazione alla mora del creditore, nell'ambito di un negozio di *fenus nauticum*: a fronte di un caso di *mora credendi*, infatti, il giureconsulto severiano risolve la *quaestio* se il creditore di una *pecunia traiecticia*, pur versandosi in tale situazione, avrebbe potuto comunque pretendere la *poena* convenzionalmente apposta al negozio in senso negativo). Ciò che più rileva, in ordine a detto passo (Ulp. 77 *ad ed.* D. 22.2.8: *Servius ait pecuniae traiecticiae poenam peti non posse, si per creditorem stetisset, quo minus eam intra certum tempus praestitutum accipiat*), è tuttavia il fatto che Ulpiano si richiami, nel prospettarne la soluzione, al pensiero di Servio Sulpicio Rufo (sul punto, cfr. M. MIGLIETTA, *'Servius respondit'. Studi intorno a metodo e interpretazione nella scuola giuridica serviana. 'Prolegomena'*, I, Trento, 2010, 449 s.), giureconsulto del tardo periodo repubblicano. Secondo quest'ultimo, il creditore non avrebbe potuto chiedere la penale per il denaro destinato a sovvenzionare una impresa di commercio da svolgersi oltremare, se fosse dipeso da lui il fatto di non avere ricevuto l'adempimento del debitore nel termine convenzionalmente stabilito. La medesima *regula* viene esposta peraltro da Servio anche, in termini più generali e senza alcun riferimento alla *pecunia traiecticia*, in Pomp. 11 *ex var. lect.* D. 4.8.40: *Arbiter calendis Ianuariis adesse iussit et ante eum diem decessit: alter ex litigatoribus non adfuit. Procul dubio poena minime commissa est: nam et Cassium audisse se dicentem Aristo ait in eo arbitro, qui ipse non venisset, non esse commissam: quemadmodum Servius ait, si per stipulatorem stet, quo minus accipiat, non committi poenam*. Su quest'ultimo frammento, cfr. M. MIGLIETTA, *'Servius respondit'*, cit., 379 s.; per un'approfondita analisi del pensiero di Servio in materia di *mora debitoris* e *creditoris*, cfr. S. RICCOBONO JR., *Profilo storico della dottrina delle more nel diritto romano*, in *AUPA*, XXIX, 1962, 154 ss.; sull'inquadramento dogmatico della regola serviana, cfr. P. VOCI, *La responsabilità del debitore da 'stipulatio poenae'*, cit., 343; cui *adde*, sia pure per un rapido accenno alla problematica, R. VIGNERON, *'Offerre aut deponere'. De l'origine de la procédure des offres réelles suivies de consignation*, Liege, 1979, 53 s.; sulle conseguenze della *mora creditoris* in ordine alla *commissio poenae*, con particolare riguardo a Ulp. 13 *ad ed.* D. 4.8.23.1 e con il risultato di porre in evidenza l'esistenza di un orientamento giurisprudenziale favorevole alla configurazione di una responsabilità di natura oggettiva per il *reus stipulandi*, cfr. A. SICARI, *Pena convenzionale*, cit., 337 ss. Questa regola, infine, veniva riaffermata, in termini più sintetici, nel corrispondente luogo dei Basilici (Bas. 53.5.8: Ἐὰν ὁ δανειστὴς ἐμποδίσῃ λαβεῖν ἐμπροθέσμως τὸ διαπόντιον οὐκ ἀπαιτεῖ τὴν ποινήν). È appena il caso di ricordare, in questa sede, che la *mora creditoris* impediva non solo la *commissio poenae* a carico del debitore, ma anche, in seguito all'offerta formale della prestazione e del deposito *in publico*, anche il decorrere degli interessi legali sul capitale dato a mutuo e l'estinzione del diritto sui pegni, come espressamente riconosciuto poi da un rescritto della cancelleria dioclezianea (cfr. *Diocl. et Max. AA. Et CC. Aureliae Irenaeae* C. 4.32.19: *Acceptam mutuo sortem cum usuris licitis creditori post testationem offer ac, si non suscipiat, consignatam in publico depone, ut cursus usurarum legitimarum inhibeatur.* 1. *In hoc autem casu publicum intellegi oportet vel sacratissimas aedes vel ubi competens iudex super ea re aditus deponi eas disposuerit.* 2. *Quo subsecuto etiam periculo debitor liberabitur et ius pignorum tollitur, cum Serviana etiam actio manifeste declarat pignoris inhiberi persecutionem vel solutis pecuniis vel si per creditorem steterit, quominus solvatur.* 3. *Quod etiam in traiecticiis servari oportet.* 4. *Creditori scilicet actione utili ad exactionem earum non adversus debitorem, nisi forte eas receperit, sed vel contra depositarium vel ipsas competente pecunias*: sul punto, cfr. per tutti E. QUINTANA ORIVE, *Observaciones sobre el deposito de la cosa debida en caso de 'mora creditoris'*, in

RIDA, XLVI.3, 1999, 448 ss. Il pensiero serviano ebbe un certo seguito: esso viene ripreso infatti anche in ulteriore frammento, escerpito dalle *quaestiones* di Africano e nel quale ugualmente si menziona, ai fini dell'approfondimento, sotto altro profilo (cioè quello della necessità o meno, ai fini del decorso della pena convenzionale, dell'intimazione ad adempiere; quesito risolto peraltro a sua volta in termini negativi), dei presupposti della *commissio poenae*, un caso di prestito marittimo, trattato in Afr. 7 *quaest.* D. 44.7.23: *Traiecticiae pecuniae nomine, si ad diem soluta non esset, poena (uti adsolt) ob operas eius qui eam pecuniam peteret in stipulationem erit deducta: is qui eam pecuniam petebat parte exacta petere desierat, deinde interposto tempore interpellare instituerat. Consultus respondit eius quoque temporis, quo interpellatus non esset, poenam peti posse: amplius etiamsi omnino interpellatus non esset: nec aliter non committi stipulationem, quam si per debitorem non stesisset, quo minus solveret: alioquin dicendum et si is, qui interpellare coepisset, valetudine impeditus interpellare desisset, poenam non committi. De illo sane potest dubitari, si interpellatus ipse moram fecerit, an, quamcis pecuniam postea offerat, nihilo minus poena committatur: et hoc rectius dicitur. Nam et si arbiter ex compromisso pecuniam certo die dare usseri neque per eum, qui dare iussus sit, steterit, non committi poenam respondit: adeo ut et illud Servius rectissime existimaverit, si quando dies, qua pecunia daretur, sententia aribitri comprehensa non esset, modicum spatium datum videri. Hoc idem dicendum est cum quid ea lege venierit, ut, nisi ad diem pretium solutum fuerit, inempta res fiat*. Sul passo, e soprattutto sulla sua effettiva riconducibilità all'opera di Africano, ovvero a quella di Salvio Giuliano, mi permetto di rinviare per tutti a I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 109 nt. 11; venendo al suo contenuto (ma cfr. pure *supra* quanto già parzialmente osservato al riguardo), era stato previsto mediante una *stipulatio* il pagamento di una penale per il caso in cui il debitore non avesse rispettato il termine previsto per l'adempimento, quale corrispettivo per il mancato godimento delle *operae* del κερμακόλουθος, che era stato incaricato di ottenere la restituzione del prestito (*Traiecticiae pecuniae … erat deducta*). Quest'ultimo, ricevuta una parte del denaro e lasciato scorrere del tempo, si era nuovamente rivolto al debitore (*is qui … interpellare instituerat*). Ecco, dunque, in quali termini il giureconsulto affronta i presupposti della *commissio poenae*. La pena, in particolare, può essere pretesa anche per il lasso temporale nel quale il κερμακόλουθος non aveva richiesto l'adempimento al debitore (*consultus respondit … peti posse*): affinché operi la *commissio*, infatti, non è necessario intimare di adempiere (*amplius etiamsi … non esset*), essendo invece sufficiente che la mancata esecuzione degli obblighi contrattuali sia imputabile al debitore (*nec aliter … minus solveret*). La validità del principio affermato e confortata dall'allegazione di un *argumentum ex absurdo* (*alioquin dicendum … non committi*), tecnica retorica quest'ultima molto frequente nelle *quaestiones* di Africano, introdotta proprio mediante l'avverbio *alioquin* (in argomento, cfr. M. BRETONE, *Note minime su Celsus filius*, in *Labeo*, IX, 1963, 337 s.; P. CERAMI, *Considerazioni sulla cultura e sulla logica di Cecilio Africano [A proposito di D. 35.2.88 pr.]*, in *Iura*, XXII, 1971, 127 ss.; F. REINOSO BARBERO, *El 'foenus nauticum'*, 3545 s.). Configurare la richiesta rivolta dal creditore al debitore come presupposto della *commissio poenae* porterebbe ad una tale conseguenza la penale non potrebbe applicarsi nell'ipotesi in cui il creditore, che stava per intimare al debitore di adempiere, abbia dovuto desistere per motivi di salute. Il giureconsulto, inoltre, si chiede se l'offerta della prestazione successiva alla richiesta formulata dal creditore possa escludere la *commissio poenae*, per dare quindi responso negativo al riguardo (*de illo … rectius dicitur*), analogamente a quanto si legge in un ulteriore frammento a nostra conoscenza (cfr. Ulp. 13 *ad ed.* D. 4.8.23 pr.: *Celsus ait, si arbiter intra kalendas Septembres dari iusserit nec datum erit, licet postea offeratur, attamen semel commissam poenam compromissi non evanescere, quoniam semper verum est intra kalendas datum non esse: sin autem oblatum accepit, poenam petere non potest doli exceptione removendus. contra, ubi dumtaxat dare iussus est*). Africano ricorda, infine, a riprova della validità delle tesi enunciate, un'opinione espressa da Servio Sulpicio Rufo. Il giurista repubblicano aveva preso in considerazione il problema della scadenza della pena nascente dalla conclusione di un compromesso ed aveva, in particolare, escluso che la *commissio poenae* potesse aver luogo a carico di una delle parti, qualora il mancato rispetto del lodo arbitrale, che imponeva il pagamento di una somma di denaro *certo die*, non fosse stato ad essa imputabile (*nam et … rectissime existimaverit*) (come opportunamente messo in luce da S. RICCOBONO JR., *Profilo storico*, cit., 158, l'opinione di Servio riportata in D. 44.7.23, riferendosi al caso in cui il mancato adempimento non sia imputabile al debitore, abbia una portata molto generale; a differenza di quanto leggiamo in D. 22.2.8 e D. 4.8.40, ove la riflessione serviana si sofferma, da un angolo di visuale dunque più limitato, sulla mancata verificazione della *commissio poenae* in conseguenza della *mora creditoris*). Servio avrebbe, inoltre, enunciato anche la regola secondo la quale, nel caso in cui la *sententia* dell'*arbiter* non avesse indicato un termine per l'esecuzione della decisione, sarebbe stato concesso un breve termine (*si quando … datum videri*). Africano applica analogicamente il principio da ultimo menzionato al caso in cui le parti abbiano concluso una compravendita con l'aggiunta del patto denominato *lex commissoria* senza, tuttavia, indicare il termine entro il quale il prezzo debba essere pagato (*hoc idem … res fiat*). Ancora, si deve porre l'accento sulla difformità di regime, che avrebbe potuto appunto suscitare delle difficoltà interpretative, rispetto alla disciplina applicabile in eventualità di cd. *emendatio morae*, trattata in Paul. 17 *ad Plaut.* D. 45.1.91.3: *Sequitur videre de eo, quod veteres constituerunt, quotiens culpa intervenit debitoris, perpetuari obligationem, quemadmodum intellegendum sit. et quidem si effecerit promissor, quo minus solvere possit, expeditum intellectum habet constitutio: si vero moratus sit tantum, haesitatur, an, si postea in mora non fuerit, extinguatur superior mora. et Celsus adulescens scribit eum, qui moram fecit in solvendo Sticho quem promiserat, posse emendare eam moram postea offerendo: esse enim hanc quaestionem de bono et aequo: in quo genere plerumque sub auctoritate iuris scientiae perniciose, inquit, erratur. et sane probabilis haec sententia est, quam quidem et Iulianus sequitur: nam dum quaeritur de damno et par utriusque causa sit, quare non potentior sit qui teneat, quam qui persequitur?* Sulla creazione della regola della *perpetuatio obligationis* da parte della giurisprudenza repubblicana, verosimilmente a partire dalla *lex Aquilia de damno*, e sulla portata dogmatica della stessa, cfr. C.A. CANNATA, *Sul problema della responsabilità*, cit., 5 ss.; un confronto tra D. 4.8.23 pr. e D. 45.1.91.3 e operato da A. SICARI, *Pena convenzionale*, cit., 287 ss. L'autrice inferisce dall'analisi dei due testi, e dall'applicazione di principi così divergenti in relazione al valore di un'offerta tardiva, una prova dell'operatività di un regime di responsabilità oggettiva in materia di *commissio poenae*. In merito all'attenzione dedicata anche da parte di Labeone a quest'ultima figura giuridica, mi permetto di rinviare per tutti a I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 115 ss.

non serviva, infatti, a dare sanzione giuridica al negozio ma assolveva invece ad una mera funzione di garanzia[776].

Ne consegue dunque che, a prescindere dal caso, pur sempre frequente nella prassi ma non certo indispensabile, della stipulazione di una clausola penale, la tutela accordata al *creditor pecuniae traiecticiae* doveva passare per un'altra via; e che, conseguentemente, l'inquadramento della figura *de qua* alla stregua di una convenzione atipica, almeno per come argomentato dal Biscardi, non appare soddisfacente.

---

776 In termini generali, rispetto alla funzione svolta dalla *poena pecuniae traiecticiae*, nella dottrina romanistica novecentesca e dei primi anni di questo secolo sono emersi in buona sostanza tre filoni interpretativi. In primo luogo, la posizione di quegli autori che, sulla scia soprattutto di Arnaldo Biscardi (*'Actio'*, cit., *passim* seguito, tra gli altri, da R. MONIER, *Manuel élémentaire de droit romain*, II, Amsterdam, 1977, 134 s.); poi, l'orientamento, corrispondente all'insegnamento ancor'oggi prevalente, che assegna alla *poena* in esame una semplice funzione di garanzia (cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 106, con ulteriore letteratura ivi citata); infine, la ricostruzione isolata di Fernando Reinoso Barbero (*D. 44.7.23*, cit., *passim*). Quest'ultimo, in particolare, muovendo le proprie mosse da Ulp. 77 *ad ed.* D. 22.2.8: *Servius ait pecuniae traiecticiae poenam peti non posse, si per creditorem stetisset, quo minus eam intra certum tempus preastitutum accidia*, riteneva che la clausola penale in discorso avrebbe dato vita ad un'azione temporale, connotata da un peculiare procedimento arbitrale, da esperirsi perentoriamente entro un breve termine. Tale prospettazione non pare meritevole di accoglimento, non essendo suffragabile allo stadio delle fonti disponibili sull'argomento (sul punto, mi permetto di rinviare da ultimo alla prospettazione di I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 134 s.). Rispetto alle tesi biscardiane, anche in questo caso un argomento di carattere testuale si frappone al loro accoglimento, proprio in relazione al noto passo ulpianeo dal quale il maestro fiorentino traeva le prime mosse della propria ricostruzione, Ulp. 29 *ad ed.* D. 15.1.3.8: *Si servus, cum se pro libero gereret, compromiserit, quaeritur, an de peculio actio ex poena compromissi quasi ex negotio gesto danda sit, sicuti traiecticiae pecuniae datur. Sed hoc et nervae filio et mihi videtur verius ex compromisso servi non dandam de peculio actionem, quia nec si iudicio condemnetur servus, datur in eum actio*. Più in particolare, lo studioso riteneva vi fosse una certa analogia strutturale tra la fattispecie di *compromissum* stipulato dallo schiavo di cui viene fatta parola nel frammento e la *pecunia traiecticia* e giungeva quindi, all'esito di un percorso argomentativo quantomai complesso che chiamava in causa pure ulteriori testimonianze, a confermare la propria ipotesi iniziale secondo cui la *stipulatio poenae*, accedendo a un assetto di interessi strutturalmente inquadrabile come *fenus nauticum*, fosse appunto lo strumento atto a sanzionarne la tutela giuridica. In verità, come osservato da più recente dottrina, il riferimento contenuto nel passo alla concessione di una *actio de peculio ex poena pecuniae traiecticiae* trova una più agevole spiegazione, rispetto a quanto prospettato dal Biscardi, considerando il dato del frequente inserimento del *servus* nelle strutture organizzative e operative dell'attività imprenditoriale romana (sul punto, cfr. per tutti A. DI PORTO, *Impresa collettiva e schiavo 'manager' in Roma antica [I sec. a.C. – II sec. d.C.]*, Milano, 1984, 31 ss.; E. STOLFI, *Studi sui 'libri ad edictum' di Pomponio*, II, *Contesti e pensiero*, Milano, 2012, 387 ss.; F. SERRAO, *L'impresa in Roma antica. Problemi e riflessioni*, in *Impresa*, cit., 17 ss.). In questo senso, al netto del dato meramente accidentale dell'impiego, in entrambe queste figure negoziali, della *stipulatio poenae*, non sembrano sussistere forme di analogia tra il *compromissum* e il prestito marittimo (I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 133). Anche dalla lettura delle altre fonti rilevanti in tema di *fenus nauticum* (Ulp. 77 *ad ed.* D. 22.2.8; Afric. 7 *quaest.* D. 44.7.23; Lab. 5 *pith. a Paul. epit.* D. 22.29; Pomp. 3 *ex Plaut.* D. 22.2.2; Paul. 9 *ad ed.* D. 3.5.12-13; Ulp. 27 *ad ed.* D. 13.4.2.8), non pare in definitiva di scorgere alcun elemento a suffragio della ricostruzione biscardiana. Tra queste, risulta particolarmente istruttivo prendere in esame il famoso caso del prestito erogato a Callimaco (cfr. Scaev. 28 *dig.* D. 45.1.122.1, riportato poco *infra* nel testo). In particolare, ai nostri fini emerge come le parti, per conferire sanzione giuridica al regolamento contrattuale che intendono adottare, facciano ricorso ad una *stipulatio* suscettibile di assorbire l'intero contenuto dell'accordo e non soltanto, quindi, la semplice penale; quest'ultima, viceversa, pur contenuta nella complessa architettura dell'*id quod actum est*, appare chiamata a svolgere nulla più che una mera funzione di ulteriore garanzia dell'assetto negoziale stesso, già in sé pienamente produttivo di effetti giuridici. Lo si ricava prendendo in esame soprattutto la previsione negoziale secondo cui il viaggio di ritorno verso la Siria avrebbe dovuto essere intrapreso dal soggetto sovvenzionato entro le idi di settembre, nonché le conseguenze previste dalle parti per l'inosservanza di detto termine. In tale evenienza, il debitore dovrà infatti: restituire subito tutto il denaro (sia il capitale sia le *usurae*), come se il viaggio fosse stato portato a termine (*aut, si intra diem supra scriptam … quasi perfecto navigio*) e rimborsare tutte le spese affrontate dai soggetti incaricati di ottenere la restituzione delle somme per trasportarle nella città di Roma (*et praestaret … eam deportarent*: così anche M. MENTXAKA, *La pignoración de colectividades*, cit., 246 s.). Ebbene, come osservato, sulla scia di altri studiosi, da Ivano Pontoriero (*Il prestito marittimo*, cit., 145 con letteratura ivi citata), proprio nella preventiva determinazione delle conseguenze dell'inadempimento derivante dal mancato rispetto del termine delle idi di settembre, fonte di responsabilità *ex stipulatu*, pare di poter scorgere in definitiva gli estremi di una clausola penale. Che quest'ultima, poi, dispieghi una funzione di garanzia dei contenuti dell'accordo, tenuta a mente la circostanza per cui quest'ultimo appare ad un tempo assimilato al mutuo e per altro verso trasfuso nel suo complesso in un'altra *stipulatio* (sul punto, cfr. pure *infra*) e dunque, in ogni caso, già tutelato giuridicamente, appare tutto sommato abbastanza evidente.

Considerazioni in parte analoghe devono replicarsi anche in confutazione alla posizione espressa da Francesco De Martino: secondo lo studioso napoletano, l'assetto di interessi riconducibile al negozio in parola riceveva sanzione giuridica necessariamente per il tramite di una *stipulatio*.

Da ciò sarebbe conseguito che: da un lato, la tutela processuale del *creditor pecuniae traiecticiae* era ancorata all'esperimento dei rimedi tipici di quest'ultimo negozio; dall'altro, che, ancora una volta, il *fenus nauticum* sarebbe inquadrabile nel sistema contrattuale romano alla stregua di un contratto innominato.

In verità, tale ultima prospettazione non pare a propria volta meritevole di accoglimento, in quanto non tiene affatto conto dell'assimilazione del negozio in esame al contratto di mutuo operata dai *prudentes*.

Per una panoramica sull'argomento, come sottolineato da più recente dottrina[777], risulta in realtà altamente proficuo prendere in esame, al netto di altre testimonianze[778], quella offerta dal celebre caso del 'prestito di Callimaco', trattato da Scevola in

> Scaev. 28 *dig.* D. 45.1.122.1: *Callimachus mutuam pecuniam nauticam accepit a Sticho servo Seii in provincia Syria civitate Beryto usque Brentesium: idque creditum esse in omnes navigii dies ducentos, sub pignoribus et hypothecis mercibus a Beryto comparatis et Brentesium perferendis et quas Brentesio empturus esset et per navem Beryto invecturus: convenitque inter eos, uti, cum Callimachus Brentesium pervenisset, inde intra idus septembres, quae tunc proximae futurae essent, aliis mercibus emptis et in navem mercis ipse in Syriam per navigium proficiscatur, aut, si intra diem supra scriptam non reparasset merces nec enavigasset de ea civitate, redderet universam continuo pecuniam quasi perfecto navigio et praestaret sumptus omnes prosequentibus eam pecuniam, ut in urbem Romam eam deportarent: eaque sic recte dari fieri fide roganti Sticho servo Lucii Titii promisit Callimachus. Et cum ante idus supra scriptas secundum conventionem mercibus in navem impositis cum Erote conservo Stichi quasi in provinciam Syriam perventurus enavigavit: quaesitum est nave submersa, cum secundum cautionem Callimachus merces debito perferendas in nave mansisset eo tempore, quo iam pecuniam Brentesio reddere Romae perferendam deberet, an nihil prosit Erotis consensus, qui cum eo missus erat, cuique nihil amplius de pecunia supra scripta post diem conventionis permissum vel mandatum erat, quam ut eam receptam romam perferret, et nihilo minus actione ex stipulatu Callimachus de pecunia domino stichi teneatur. Respondit secundum ea quae proponerentur teneri. Item quaero, si Callimacho post diem supra scriptam naviganti Eros supra scriptus*

[777] Così I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 137 ss. (con ampia rassegna della letteratura).
[778] Il novero delle fonti che riconducono il prestito marittimo al mutuo è, chiaramente, assai ampio: senza pretesa di esaustività, cfr. Papin. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr.; Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6; Paul. 3 *ad ed.* 22.2.7; *Diocl. Et Max. AA. Aureliae Cosmianae* C. 4.33.3.2 (a. 286); *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3; *Diocl. et Max. AA. et CC. Publio Iuliano Eucharisto* C. 4.33.5.4 (a. 294). Si rinvia, per ulteriori rilievi circa la riconducibilità del prestito marittimo al mutuo, a quanto scritto da S. SCHUSTER, *Das Seedarlehen*, cit., 187.

servus consenserit, an actionem domino suo semel adquisitam adimere potuerit. Respondit non potuisse, sed fore exceptioni locum, si servo arbitrium datum esset eam pecuniam quocumque tempore in quemvis locum reddi.

Il passo, largamente battuto in dottrina, a cominciare dal problema della sua tradizione testuale[779], presenta in verità molteplici motivi di interesse. La fattispecie descritta è la seguente.

Scevola prende in considerazione il prestito marittimo, destinato al finanziamento di un'operazione commerciale da svolgersi alla volta di Brindisi, concesso a Callimaco nella città di Berito da Stico, schiavo di Seio[780] (*Callimachus mutuam … usque Brentesium*). Il regolamento negoziale adottato dai contraenti appare alquanto dettagliato: viene in particolare prevista una durata complessiva di duecento giorni per effettuare l'intera navigazione e sono state costituite delle garanzie reali sia sulle merci acquistate a Berito e dirette a Brindisi sia su quelle che Callimaco avrebbe acquistato a Brindisi e imbarcato sulla nave nel viaggio di ritorno verso Berito (*idque creditum … Beryto invecturus*)[781].

Osserviamo dunque, anzitutto, che si tratta di un prestito concesso per un viaggio di andata e ritono, strutturato, per quanto con chiarezza emerge dal brano, secondo il modello degli ἀμφοτερόπλοα

[779] Per una cognizione dei termini della questione, nonché delle varie proposte di emendazione che sono state formulate nel corso del tempo in seno al dibattito dottrinale, cfr. per tutti, senza pretesa di completezza, I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 138 nt. 1 e ss.

[780] M. MENTXAKA, *La pignoración de colectividades*, cit., 240, ipotizza che Seio possa essere stato un banchiere e che lo schiavo Stico possa aver operato come institore. Deve essere notata, altresì, l'incongruenza del prosieguo del frammento, che afferma Stico essere schiavo di Lucio Tizio. Per questi aspetti, cfr. M. TALAMANCA, *I clienti*, cit., 589, nt. 415 e 590.

[781] Sotto questo profilo, i termini *pignus* e *hypotheca* sono usati come sinonimi, come emerge ad esempio dalla lettura di Marcian. *l. sing. ad form. hypoth.* D. 20.1.5.1: *Inter pignus autem et hypothecam tantum nominis sonus differt.* Cfr., sul punto, U. VON LÜBTOW, *Das Seedarlehen des Callimachus*, in *Festschrift für M. Kaser*, München, 1976, 338; M. MENTXAKA, *La pignoración de colectividades*, cit., 245 s. nonché, con un taglio anche in generale, le riflessioni di C. PELLOSO, *Influenze greche nel regime romano della 'hypotheca'*, in *TSDP*, I, 2008, 14 ss. È appena il caso di ricordare che analogo uso dei termini può essere riscontrato in Papin. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr. Sull'impiego delle garanzie reali nell'ambito delle operazioni di prestito marittimo si sofferma ampiamente A.C. HERRERO, *El préstamo*, cit., 113 ss.

attici, oggi ritenuto pacificamente ammissibile[782], di contro alle perplessità nutrite dalla dottrina risalente in proposito[783], anche nel mondo romano.

---

782 Sulla scia degli studi di U. E. PAOLI, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, cit., 24 ss. In diritto attico, il finanziamento per un'impresa di commercio da svolgersi oltremare poteva essere concesso solo per il viaggio di andata o per il viaggio di andata e per quello di ritorno. Il primo modello è descritto mediante l'aggettivo ἑτερόπλουν, il secondo con ἀμφοτερόπλουν. Si è rilevato (*Il prestito marittimo nel diritto attico*, cit., 25, nt. 2) che le fonti greche usano ἑτερόπλουν e ἀμφοτερόπλουν soltanto con valore predicativo, come nell'espressione ἀμφοτερόπλουν δανείζεσθαι τὸ χρυσίον. Alla diversità di struttura delle due forme di prestito marittimo erano collegate in diritto attico differenze di disciplina e diverse funzioni economiche. Il rapporto tra l'ammontare degli interessi percepiti dal creditore in un mutuo di denaro ἀμφοτερόπλουν e quelli percepiti in un finanziamento ἑτερόπλουν era infatti di due ad uno. Per quanto concerne la diversità di funzioni economiche, bisogna ricordare che a prestare il denaro ἑτερόπλουν era sovente un commerciante che, rinunciando a sfruttare o ritenendo non convenienti le condizioni di mercato della piazza di partenza, accompagnava il debitore finanziato nella sua impresa, con l'intento di concludere affari nel porto di destinazione dove avrebbe, peraltro, ricevuto la restituzione del capitale in precedenza concesso. I finanziatori degli ἀμφοτερόπλοα erano spesso, al contrario, capitalisti molto benestanti che vivevano delle rendite prodotte dalle loro ricchezze. Costoro, a differenza dei commercianti finanziatori degli ἑτερόπλοα, non seguivano personalmente il viaggio, ma incaricavano di ciò una persona fidata o uno schiavo. L'autore ricorda anche (*Il prestito marittimo nel diritto attico*, cit., 33 s.) che il prestito di denaro ἑτερόπλουν svolse nel mondo attico un importante ruolo nella circolazione monetaria. Il finanziatore di un prestito ἑτερόπλουν, infatti, avrebbe potuto, ricevendo il pagamento in una piazza diversa da quella nella quale aveva precedentemente erogato il denaro, ottenere vantaggi corrispondenti a quelli che gli avrebbe procurato la conclusione di un contratto di cambio. In merito al mondo romano, Paoli osserva come gli ἑτερόπλοα romani non siano stati concessi da mercanti, ma, piuttosto, da capitalisti (cfr. *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3) e, dunque, che i prestiti per viaggi di andata e ritorno avrebbero espletato, nel contesto romano, la stessa funzione economica svolta dagli ἀμφοτερόπλοα attici.

783 Il dato della possibilità di un'utilizzazione del denaro ἀμφοτερόπλουν, tuttavia, è stato vivacemente contrastato, in particolare da F. DE MARTINO, *Sul 'foenus nauticum'*, cit., 242 ss., che ha voluto vedere nel prestito marittimo romano un istituto con caratteristiche del tutto autonome rispetto all'omologo modello greco. L'autore ha, quindi, ritenuto il brano interpolato, nella parte in cui contempla l'ipotesi del viaggio di ritorno di Callimaco da Brindisi a Berito. In particolare, rifiutando espressamente la tesi proposta in precedenza da R. SAMTER, *Das Verhältnis zwischen Scaevolas Digesten und Responsen*, in *ZSS*, XXVII, 1906, 164 s., secondo cui la redazione del testo sarebbe dovuta ad un ignoto raccoglitore postclassico, De Martino ritiene l'inserimento dell'ipotesi del viaggio di ritorno opera dei commissari di Giustiniano. Dal punto di vista formale, sarebbero indizi dell'intervento di interpolazione la scorrettezza dell'espressione *sub pignoribus*, che unita a *mercibus comparatis*, lascerebbe pensare all'acquisto di merci gravate da pegni, diverse anomalie nella costruzione dei complementi di luogo: *a Beryto comparatis*, *per navem Beryto invecturus*, *Romae perferendam*. Oltre a ciò, lo studioso partenopeo nutre forti sospetti circa l'impiego delle forme verbali nella costruzione del passo (sul punto, mi rimetto direttamente a *Sul 'foenus nauticum'*, cit., 242 ss.). L'autore ipotizza quindi che la problematica originariamente affrontata da Scevola potesse vertere sulla validità del consenso prestato da Erote in ordine al mutamento del *locus solutionis* o alla variazione di altre modalità della prestazione. Conseguentemente, propone la seguente ricostruzione: *Callimachus mutuam pecuniam nauticam accepit a Sticho servo* [*Seii*] <?> *in provincia Syria civitate Beryto* <*ut eam retineret*> *usque Brentesium: idque creditum esse in omnes navigii dies ducentos* [*sub pignoribus et hypothecis mercibus a Beryto comparatis et Brentesium perferendis et quas Brentesio empturus esset et per navem Beryto invecturus*]*: convenitque inter eos, uti, cum Callimachus Brentesium pervenisset,* [*inde intra idus Septembres, quae tunc proximae futurae essent, aliis mercibus emptis et in navem* [*mercis*] <*impositis*> *ipse in Syriam per navigium proficiscatur, aut, si intra diem supra scriptam non reparasset merces nec enavigasset de ea civitate*]*, redderet universam continuo pecuniam* [*quasi perfecto navigio*] *et praestaret sumptus omnes prosequentibus eam pecuniam, ut in urbem Romam eam deportarent: eaque sic recte dari fieri fide roganti Sticho servo* <?> [*Lucii Titii*] *promisit Callimachus.* [*et cum ante idus supra scriptas secundum conventionem*] <*sed*> *mercibus in navem impositis cum Erote conservo Stichi* [*quasi*] *in provinciam Syriam* [*perventurus*] *enavigavit: quaesitum est nave submersa,* [*cum secundum cautionem Callimachus merces debito perferendas in nave mansisset eo tempore, quo iam pecuniam Brentesio reddere Romae perferendam deberet*]*, an nihil prosit Erotis consensus, qui cum eo missus erat, cuique nihil amplius de pecunia supra scripta post diem conventionis permissum* [*vel mandatum*] *erat, quam ut eam receptam Romam perferret. et nihilo minus actione ex stipulatu Callimachus de pecunia domino Stichi teneatur. Respondit secundum ea quae proponerentur teneri.* Francesco De Martino riconferma il suo punto di vista, sia pure incidentalmente, in *Ancora sul 'foenus nauticum'*, cit. 439 ss. La tesi non ha resistito all'accurato vaglio critico di A. BISCARDI, *'Actio'*, cit., 73 ss., il quale ha evidenziato che l'arco temporale di duecento giorni di navigazione previsto dall'accordo delle parti contraenti (*idque creditum … dies ducentos*), corrisponde alla presumibile durata, tenuto conto degli itinerari e delle condizioni della navigazione antica, di un viaggio di andata e ritorno tra Berito e Brindisi. L'autore allega a conforto della sua dimostrazione due ulteriori argomenti. Il primo si basa sulla Nov. 106, con la testimonianza ivi contenuta dei modelli di prestito marittimo riscontrabili nella prassi, comprendente un riferimento all'ipotesi in cui ἡ ναῦς ἐπανέλθοι σεσωσμένη. Il secondo è dato dal rilievo che sarebbe ben difficile escludere la possibilità dell'uso ἀμφοτερόπλουν del denaro da parte dei Romani, tenendo conto dell'identità di funzione economica, attestata come già visto in *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3, esistente tra gli ἀμφοτερόπλοα greci e gli ἑτερόπλοα romani (già rilevata pure dal Paoli: cfr. *supra*). Il fondamento e la persuasività dei rilievi formulati sono riconosciuti da F. DE MARTINO, *Sull''actio pecuniae traiecticiae'*, cit., 34 s. (= *Scritti di diritto romano*, II, cit., 215), che abbandona definitivamente la ricostruzione prima sostenuta. In conclusione, non esistono valide ragioni per dubitare che anche la prassi commerciale romana abbia conosciuto l'impiego di prestiti di denaro per l'effettuazione di un viaggio di andata

Le parti convengono inoltre che il debitore, una volta giunto a Brindisi, sarebbe dovuto ripartire per il viaggio di ritorno verso la Siria, naturalmente dopo aver acquistato e caricato sulla nave le merci destinate ad essere rivendute nel porto di arrivo, entro le idi di settembre venture (*convenitque inter eos … per navigium proficiscatur*), momento dell'anno che segnava nell'antichità greco-romana la fine del periodo più felice per la navigazione: il creditore di Callimaco non era evidentemente disposto a sopportare il considerevole aumento dei rischi che si sarebbe verificato dopo questa data, come normale conseguenza dell'approssimarsi della stagione autunnale[784].

Qualora il debitore non avesse acquistato le merci e intrapreso la navigazione verso Berito entro le idi di settembre, avrebbe dovuto restituire subito tutto il denaro, vale a dire la somma del capitale e dell'importo degli interessi, come se il viaggio fosse stato portato a termine (*aut, si intra diem supra scriptam … quasi perfecto navigio*). Il debitore sarebbe stato tenuto, altresì, a rimborsare tutte le spese ai soggetti incaricati di ottenere la restituzione del denaro, affinché potessero trasportarlo nella città di Roma (*et praestaret … eam deportarent*)[785]. Si tratta, come già chiarito[786], di una clausola penale.

Il complesso regolamento negoziale adottato dalle parti contraenti aveva ottenuto sanzione formale attraverso gli schemi della *stipulatio* (*eaque sic … promisit Callimachus*).

L'accordo delle parti prevedeva che a Brindisi Callimaco caricasse le merci sulla nave e ripartisse, alla volta di Berito, entro le idi di settembre. Il debitore, pur avendo caricato le merci sulla nave entro tale data, indugia nel porto di Brindisi ed intraprende con Eros, compagno di schiavitù di Stico, il viaggio di ritorno dopo la scadenza del termine contrattualmente previsto (*et cum … perventurus enavigavit*)[787].

---

e ritorno: D. 45.1.122.1 lo attesta inequivocabilmente (la valutazione e ampiamente condivisa dalla dottrina piu recente e attenta, cfr., in particolare, A.C. HERRERO, *El prestamo*, cit., 145; S. SCHUSTER, *Das Seedarlehen*, cit., 177; M. TALAMANCA, *I clienti di Q. Cervidio Scevola*, cit., 588). Negare questo dato, peraltro, porterebbe alla assai poco appagante conclusione di dover necessariamente ipotizzare un'inspiegabile soluzione di continuità nell'evoluzione dell'istituto dall'eta attica a quella bizantina.

784 Per quanto concerne il tema generale della navigazione durante il periodo di *mare clausum*, mi rimetto alle riflessioni già condotte nel capitolo precedente del presente lavoro, sia pure con specifico riguardo ai viaggi finalizzati agli approvvigionamenti annonari. Cfr. però anche I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 145 e soprattutto nt. 14 (con ampia rassegna della letteratura e delle fonti).

785 Di tale missione era stato incaricato, come è dato evincere dal prosieguo del frammento, Eros, compagno di schiavitù di Stico: In questo senso, cfr. per tutti R.M. MENTXAKA, *La pignoración de colectividades*, cit., 246 s.

786 Cfr. *infra* nelle note. Inoltre, il carattere penale della previsione in esame è posto in luce con chiarezza da U.E. PAOLI, *Il prestito marittimo nel diritto attico*, cit., 30 ss. Il modello di finanziamento ἀμφοτερόπλουν descritto da D. * è posto a raffronto dall'autore con i termini dell'accordo concluso tra Crisippo e Formione, che conosciamo attraverso Demostene, *Contra Phormionem*, in cui la clausola di conversione del prestito da ἀμφοτερόπλουν in ἑτερόπλουν sarebbe stata stabilita, al contrario, nell'interesse del debitore (Dem. *Contra Phormionem*, 33). A vantaggio dell'ἔμπορος Formione sarebbe stata riconosciuta una diminuzione della somma che quest'ultimo avrebbe dovuto pagare a titolo di interessi, qualora si fosse servito del denaro solo per il viaggio di andata (Dem. *Contra Phormionem*, 30). Al contrario, Callimaco, nel caso in cui non avesse caricato le merci e non fosse ripartito da Brindisi entro le idi di settembre, avrebbe dovuto restituire subito tutto il denaro, come se il viaggio fosse stato portato a termine. Riconosce che si tratti di una stipulazione penale anche A. BISCARDI, *'Actio'*, cit., 79. Per una diversa interpretazione delle clausole del prestito concesso da Crisippo a Formione, cfr. però R. BOGAERT, *Notes critiques, juridiques et économiques sur le discours contre Phormion (Démosthène, or., 34)*, in *Studi in onore di E. Volterra*, III, Milano, 1971, 129 e nt. 14, seguito da G. PURPURA, *Studi*, cit., 119 e nt. 71.

787 In merito a quest'ultimo passaggio, cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit.., 146 s. nt. 17 (con ampia rassegna della letteratura ivi contenuta).

Si verifica il naufragio dell'imbarcazione. L'esatta portata della *consultatio* è difficile da precisare, a causa dello stato di conservazione in cui il testo ci è pervenuto (*quaesitum est … Stichi teneatur*)[788].

Secondo la proposta di emendazione formulata già formulata a suo tempo da Theodor Mommsen, il giurista avrebbe affrontato l'interrogativo se Callimaco fosse tenuto *ex stipulatu* al pagamento del denaro nei confronti del finanziatore, nonostante le merci fossero state caricate nel rispetto del termine:

> *…quaesitum est nave submersa, cum secundum cautionem Callimachus merces Berytum perferendas in navem imposuisset, an nihil prosit et nihilo minus actione ex stipulatu Callimachus de pecunia domino Stichi teneatur…*

Com'e noto, infatti, era stato previsto dalle parti che il debitore dovesse caricare le merci e ripartire da Brindisi alla volta di Berito entro le idi di settembre. Il mancato verificarsi di queste due condizioni avrebbe portato alla conversione del finanziamento da ἀμφοτερόπλουν in ἑτερόπλουν, appunto in quanto, come già osservato, il creditore sarebbe stato disponibile ad accollarsi il rischio per il viaggio di ritorno della nave solo nel caso in cui questa ripartita verso Berito prima dell'inizio del periodo autunnale, sfavorevole alla navigazione.

Così ricostruita la fattispecie, il giurista risolve dunque la *quaestio* a lui prospettata in senso affermativo (*respondit secundum ea quae proponerentur teneri*).

Diversi elementi depongono a favore della validità generale della proposta momseniana di emendazione dei contenuti del brano.

Anzitutto, va osservato come l'interesse di Scevola per il regime della doppia condizione risulti anche da altre fonti, come ad esempio

> Scaev. 12 *quaest.* D. 45.1.129: *Si quis ita stipulatus fuerit: 'decem aureos das, si navis venit et Titius consul factus est?' non alias dabitur, quam si utrumque factum sit. idem in contrarium: 'dare spondes, si nec navis venit nec Titius consul factus sit?' exigendum erit, ut neutrum factum sit. huic similis scriptura est: 'si neque navis venit neque Titius consul factus est?' at si sic: 'dabis, si navis venit aut Titius consul factus sit?' sufficit unum factum. et contra: 'dabis, si navis non venit aut Titius consul factus non est?' sufficit unum non factum*.

Il frammento, escerpito dalle *quaestiones*, distingue l'ipotesi in cui la struttura della condizione apposta al negozio richiede, ai fini dell'efficacia del negozio, il verificarsi di entrambi gli eventi contemplati dai contraenti, da quella in cui è sufficiente che si realizzi uno solo di essi.

La prima ipotesi ricorre quando la condizione risponde al tipo *si navis venit et Titius consul factus est*, *si nec navis venit nec Titius consul factus sit*, o *si neque navis venit neque Titius consul factus est*: ossia, quando i

[788] Ha suscitato, in particolare, notevoli perplessità la costruzione *cum … Callimachus merces debito perferendas mansisset» e l'impiego del c.d. genitivo locativo nell'espressione 'Romae perferendam'*. Sul punto, cfr. i rilievi di F. DE MARTINO, *Sul 'foenus nauticum'*, cit., 244.

contraenti impiegano congiunzioni copulative affermative (*et*) o negative (*nec*; *neque*). La seconda, al contrario, nelle ipotesi in cui la condizione è congegnata secondo il modello *si navis venit aut Titius consul factus sit* o *si navis non venit aut Titius consul factus non est*, vale a dire quando i contraenti fanno ricorso ad una congiunzione disgiuntiva (*aut*)[789].

La soluzione prospettata da Scevola in D. \ sarebbe così pienamente conforme alle regole desumibili da D. 45.1.129: Callimaco sarebbe cioè ritenuto responsabile nei confronti del creditore, nonostante avesse caricato le merci nel termine contrattualmente previsto, non essendo ripartito da Brindisi alla volta di Berito entro le idi settembre, essendo stata la mancata conversione del finanziamento da ἀμφοτερόπλουν in ἑτερόπλουν subordinata, infatti, al verificarsi di una doppia condizione (*si intra diem supra scriptam non reparasset merces nec enavigasset de ea civitate*)[790].

La ricostruzione di Mommsen appare essere confortata, inoltre, dalla circostanza che la problematica relativa al valore del consenso prestato dallo schiavo del finanziatore forma in verità oggetto del prosieguo del brano (*item quaero … reddi*), ove si dice appunto che Callimaco ottiene il consenso di Eros, ma che il *servus* non aveva ricevuto dal *dominus* altro incarico che quello di ottenere, dopo la scadenza del termine, il pagamento del denaro e di trasportarlo a Roma. L'interrogativo considerato è dunque se l'assenso prestato da Eros possa far venir meno l'azione contrattuale spettante a Seio. Il giurista fornisce al riguardo una risposta negativa, ma aggiunge che al debitore poteva essere concessa un'*exceptio*, qualora fosse stata riconosciuta al servo la facoltà di decidere in quale luogo e in quale momento il denaro dovesse essere restituito.

L'emendazione proposta da Mommsen non va tuttavia del tutto esente da critiche perché appare, talvolta, discostarsi notevolmente dal tenore letterale della redazione del brano a noi pervenuta. La dottrina ha, così, formulato nuove ipotesi di ricostruzione, che si si sforzano di essere maggiormente conservative.

Tra queste, meritano di essere presa in considerazione, quale punto di riferimento imprescindibile per ogni tentativo di analisi di D. 45.1.122.1[791], le congetture avanzate da Ulrich von Lübtow. Quest'ultimo autore[792] ricostruisce nel modo seguente l'interrogativo affrontato da Scevola:

> *… quaesitum est nave submersa, cum secundum cautionem Callimachus merces debito <Beryto> perferendas in* [*nave mansisset*] *<navem misisset, sed enavigasset> eo tempore, quo iam pecuniam Brentesio reddere Romam*

[789] Per il retroterra culturale del frammento e il superamento dei dubbi sulla sua genuinita in precedenza avanzati dalla dottrina interpolazionistica, cfr. A. TORRENT, *Salvius Iulianus. 'Liber singularis de ambiguitatibus'*, Salamanca, 1971, 86 ss.
[790] Cfr., sul punto, C. KRAMPE, *Der Seedarlehensstreit des Callimachus. D. 45.1.122.1 Scaevola 28 Digestorum*, in *'Collatio iuris romani': études dédiées à Hans Ankum à l'occasion de son 65e anniversaire*, Amsterdam, 1995, 218 ss.
[791] Così I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 149 ss.
[792] U. VON LÜBTOW, *Das Seedarlehen des Callimachus*, cit., 329.

perferendam deberet, an nihil prosit Erotis consensus [*qui cum eo missus erat cuique nihil amplius de pecunia supra scripta permissum vel mandatum erat, quam ut eam post diem conventionis receptam Romam perferret,] et nihilo minus actione ex stipulatu Callimachus de pecunia domino Stichi teneatur* …

Secondo questa proposta di ricostruzione, maggiormente rispettosa della tradizione testuale del brano, la *quaestio* affrontata da Scevola non avrebbe riguardato tanto il regime della doppia condizione, quanto, piuttosto, la problematica costituita dal valore da attribuire al consenso prestato dallo schiavo Eros. La soluzione prospettata dal giurista avrebbe, dunque, escluso che il consenso dello schiavo potesse far venir meno la responsabilità *ex stipulatu* di Callimaco.

L'autore emendava poi anche il seguito del brano:

item quaero, si Callimacho post diem supra scriptam naviganti Eros supra scriptus servus consenserit, an actionem domino suo semel adquisitam adimere potuerit <, *si servo arbitrium datum esset eam pecuniam quocumque tempore in quemvis locum reddi*>. *respondit non potuisse, sed fore exceptioni locum* [, *si servo arbitrium datum esset eam pecuniam quocumque tempore in quemvis locum reddi*].

Diversamente da quanto ipotizzato da Mommsen, seguendo questa prospettazione, la seconda questione affrontata nel brano dal giurista (*item quaero … reddi*) non avrebbe considerato *de plano*, in termini generali, il problema dell'efficacia da riconoscere nella fattispecie al consenso prestato dal *servus*. Al contrario, Scevola si sarebbe soffermato, da un angolo visuale circoscritto, sul caso particolare in cui al servo fosse stata concessa dal padrone la facoltà di accettare il pagamento dal debitore in qualunque tempo ed in qualunque luogo. Il giureconsulto avrebbe pertanto affrontato la questione se il consenso prestato dallo schiavo munito di tali poteri potesse far venir meno l'azione contrattuale spettante al *dominus* nei confronti del debitore.

Per ciò che rileva maggiormente ai nostri fini, l'attenzione deve essere posta tuttavia sul richiamo, operato nel passo, all'*actio ex stipulatu* nonché, al tempo stesso, sull'impiego da parte del giureconsulto, per descrivere l'operazione, del consueto corredo lessicale che si accosta alla figura del mutuo (come, ad esempio, il verbo '*accipere*' e l'espressione '*mutuatam pecuniam*').

Anche sulla scorta delle altre testimonianze che lo riguardano[793], si può in effetti affermare che i Romani abbiano configurato il prestito marittimo alla stregua di un mutuo, sia pure connotato da taluni

[793] Papin. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr.: *traiecticia pecunia… accepta sit*; Scaev. 6 *resp.* D. 22.2.5 pr.: *recepturus sis quod dederis*; Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6: *Faenerator pecuniam usuris maritimis mutuam dando*; *cum traiecticia pecunia ita datur*; Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7: *si dedero decem traiecticia*; *Diocl. et Max. AA. Scribonio Honorato* C. 4.33.2.1 (a. 286): *Traiecticiam pecuniam, quae periculo creditoris datur*; *Diocl. et Max. AA. Aureliae Cosmianae* C. 4.33.3.2 (a. 286): *Cum dicas pecuniam te ea lege dedisse*; *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3: *Cum proponas te nauticum fenus ea condicione dedisse*; *Diocl. et Max. AA. et CC. Pullio Iuliano Eucharisto* C. 4.33.5.4 (a. 294): *quae periculo creditoris mutuo datur*.

profili di specialità, grossomodo assimilabili, come si è visto, a quelli che connotano la disciplina del mutuo di derrate alimentari[794].

Il tentativo di fornire una risposta all'interrogativo prospettato in apertura deve pertanto tener conto tanto della qualificazione dell'operazione come mutuo quanto, d'altro canto, del possibile impiego della stipulazione da parte dei contraenti. In assenza di indicazioni di segno contrario provenienti dalle fonti in nostro possesso, deve reputarsi in prime battute che gli strumenti processuali esperibili dal *creditor pecuniae traiecticiae* fossero quindi i medesimi che sarebbero spettati, nell'ambito del processo formulare[795], al mutuante che avesse assunto al contempo le vesti pure di *stipulator*[796]: essi sono dati pertanto anzitutto dall'*actio* o *condictio certae creditae pecuniae*[797] e dall'*actio incerti ex stipulatu*[798].

---

794 Cfr. *supra*.

795 Cfr. I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 153 ss.

796 L'uso di farsi promettere mediante *stipulatio* la restituzione del capitale prestato ha portato i giureconsulti ad interrogarsi, per ciò che concerne il piano del diritto sostanziale, sul reciproco rapporto sussistente tra *numeratio pecuniae* e contratto verbale che siano stati conclusi contemporaneamente. Sull'argomento, appare quanto mai significativo, in particolare, Pomp. 24 *ad Sab.* D. 46.2.7: *Cum enim pecunia mutua data stipulamur, non puto obligationem numerazione nasci et deinde eam stipulazione novari, quia id agitur, ut sola stipulatio teneat, et magis implendae stipulationis gratia numeratio intelligenda est fieri*. Sulla base di tale testimonianza, può dunque dirsi che la conclusione di un mutuo seguito da una *stipulatio* non porta a configurare la nascita di un'obbligazione in forza della *numeratio pecuniae* effettuata e una successiva novazione ad opera del contratto verbale. Nell'ipotesi prospettata, invece, il vincolo obbligatorio si produce in forza della sola stipulazione e la *numeratio pecuniae* deve essere considerata quale causa del contratto verbale. Questa conclusione, del resto, appare condivisa da diversi autori: cfr. *ex aliis* G. SEGRÉ, *Mutuo e stipulazione nel diritto classico e nel diritto giustinianeo*, in *Studi giuridici in onore di V. Simoncelli nel XV anno del suo insegnamento*, Napoli, 1917, 143; ora in *Scritti vari*, cit., 143; G. SACCONI, *Ricerche sulla 'stipulatio'*, Napoli, 1989, 40. Non solo: tale principio, per cui la conclusione di una *stipulatio* contestuale alla *numeratio pecuniae*, dà vita ad un solo contratto appare, per la verità, condiviso pure da Ulpiano. Lo si evince, soprattutto, da Ulp. 46 *ad Sab.* D. 46.2.6.1: *Cum pecuniam mutuam dedit quis sine stipulazione et ex continenti fecit stipulationem, unus contractus est. Idem erit dicendum et si ante stipulatio facta est, mox pecunia numerata sit*. In tale passo, il giurista severiano prende in considerazione sia l'ipotesi in cui la *numeratio pecuniae* preceda di poco la *stipulatio* sia quella diametralmente opposta in cui, invece, sia la *stipulatio* a precedere di poco la *numeratio pecuniae*. In ambedue i casi, comunque secondo il giurista, in sintesi, viene posto in essere un unico contratto. Una concezione in fin dei conti analoga alla teorica che fa riferimento ad un unico contratto appena citata è quella che individua, nelle ipotesi di stipulazione contestuale ad un contratto di mutuo, la basita di una *obligatio re et verbis*, che appare prospettata in un frammento di Modestino. Si tratta, in dettaglio, di Mod. 2 *reg.* D. 44.7.52 pr.-3: *Obligamur aut re aut verbis aut simul utroque aut consensu aut lege aut iure honorario aut necessitate aut ex peccato.* 1. *Re obligamur, cum resi spa intercedit*. 2. *Verbis, cum precedi interrogatio et seguitur congruens responsio.* 3. *Re et verbis pariter obligamur, cum et res interrogazioni intercedit, consentiens in aliquam rem*. Tale brano di Modestino, trattando delle fonti delle obbligazioni, individua l'ipotesi in cui queste nascano *re et verbis pariter*: vale a dire, tramite la consegna della cosa e la pronuncia di parole solenni. Va comunque segnalato, in chiusura di questa breve disanima delle prospettazioni dei giuristi romani in merito ai reciproci rapporti di diritto sostanziale tra un mutuo e un contratto verbale che siano stati conclusi *coniunctim*, come un ulteriore frammento ulpianeo sembri curiosamente superare la teorica dell'unico contratto appena esposta. Si tratta di Ulp. 26 *ad ed.* D. 12.1.9.4: *Numeravi tibi decem et haec alii stipulatus sum: nulla est stipulatio: an condicere decem per hanc actionem possim, quasi duo bus contractibus intervenienti bus, uno qui re factus est, id est numerazione, alio qui verbis, id est inutiliter, quoniam alii stipulari non potui? Et puto posse.* In verità, data per buona la genuinità, quantomeno sul piano sostanziale e precettivo, di quest'ultimo frammento, la percezione dell'antinomia con quanto prospettato in Ulp. 46 *ad Sab.* D. 46.2.6.1, nonché nell'ulteriore passo ulpianeo citato *supra*, appare temperata, in realtà, dai rilievi svolti da G. SACCONI, *Ricerche*, cit., 40 s.

797 La cui formula doveva presentare questa struttura: *C. Aquilius iudex esto. Si paret N. Negidium A. Agerio sestertium X milia dare oportere, qua de re agitur, C. Aquilius iudex N. Negidium A. Agerio sestertium X milia condemnato; si non paret absolvito* (così D. MANTOVANI, *Le formule del processo privato romano*^{2}, Padova, 1999, 48. Questa ricostruzione differisce da quella di O. LENEL, *Das 'Edictum perpetuum'. Ein Versuch zu seiner Wiederherstellung*^{3}, Leipzig, 1927, 237 per la presenza della clausola '*de qua re agitur*', attestata in particolare da *Tab. Pomp.* 34 (= *TP Sulp.* 31.2-3). Il trittico, proveniente dall'antica zona portuale di Murecine, contiene una bozza predisposta in vista dell'esperimento di un'*actio certae creditae pecuniae* per la somma di diciottomila sesterzi, accompagnata dalla relativa *actio ex sponsione tertiae partis* per l'importo di seimila sesterzi. In argomento, cfr. per tutti R. SANTORO, *Le due formule della Tabula Pompeiana 34*, in *AUPA*, XXXVIII, 1985, 335 ss.

798 La relativa formula e stata così ricostruita da D. MANTOVANI, *Le formule*, cit., 50 s.: *C. Aquilius iudex esto. Quod A. Agerius de N. Negidio incertum stipulatus est cuius rei dies fuit, quidquid ob eam rem N. Negidium A. Agerio dare facere oportet, eius C. Aquilius iudex N. NegidiumA. Agerio dumtaxat sestertium X milia condemnato, si non paret absolvito.*

In ordine al reciproco ambito di applicazione di queste due azioni, risulta particolarmente prendere in considerazione un noto passo delle Istituzioni imperiali. Si tratta di

> I. 3.15 pr.: *Verbis obligatio contrahitur ex interrogatione et responsu, cum quid dari fierive nobis stipulamur. ex qua duae proficiscuntur actiones, tam condictio, si certa sit stipulatio, quam ex stipulatu, si incerta. quae hoc nomine inde utitur, quia stipulum apud veteres firmum appellabatur, forte a stipite descendens*.

La prima, in particolare, tutela la pretesa avente ad oggetto il pagamento di una determinata somma di denaro, a prescindere da quale che fosse l'origine del credito: tanto che lo stesso avesse trovato origine in una semplice *mutui datio* tanto che lo stesso avesse trovato origine, piuttosto, nella pronuncia di *solemnia verba*. L'unico presupposto per l'esperimento della *condictio* formulare, dunque, è dato dall'esistenza di un'*obligatio certi*[799]: *ex qua duae proficiscuntur actiones, tam condictio, si certa sit stipulatio*.

La seconda, invece, risulta esperibile ove si verifichi la seguente duplice condizione: in primo luogo, che fosse intervenuta tra le parti una *stipulatio* ad (ulteriore) suggello dell'assetto di interessi convenuto; in secondo luogo, che si tratti di un'*obligatio incerti*[800].

In definitiva, si può dedurre, anche in vista della pretesa alle *usurae*, che più frequentemente, nella prassi, l'assetto di interessi riconducibile al prestito marittimo veniva al tempo stesso trasfuso in una *stipulatio*[801], non suscitando appunto questa ipotesi particolari difficoltà, sul piano dell'individuazione degli

---

799 A prescindere, dunque, da quale che fosse il rapporto sostanziale sottostante o, se si preferisce, il titolo dell'obbligazione: sia che si trattasse di una consegna di una *res*, alla pronuncia di *solemnia verba*, oppure la redazione di scritti. Si tratterebbe dunque, per usare il lessico giuridico odierno, di un caso di 'astrazione processuale della causa' del rapporto obbligatorio del quale si chiede tutela in sede giudiziale.

800 Con riguardo alla nozione di *certum/incertum*, essa, svilupattasi in seguito all'emanazione delle leggi Silia e Calpurnia, viene fatta oggetto di una riflessione da parte della giurisprudenza romana, che la impiega, appunto, soprattutto per circoscrivere il campo di applicazione della *condictio* formulare. Ciò emerge in particolare dalla lettura di Gai 4.19: *Haec autem legis actio constituta est per legem Siliam et Calpurniam, lege quidem Silia certae pecuniae, lege vero Calpurnia de omni certa re* (sul punto, cfr., in particolare, C.A. CANNATA, *Sulla 'divisio obligationum' nel diritto romano repubblicano e classico [Studi sulle obbligazioni, II]*, in *Iura*, XXI, 1970, 55 ss.; G. SACCONI, *La 'pluris petitio' nel processo formulare. Contributo allo studio dell'oggetto del processo*, Milano, 1977, 90 s.). Al riguardo, si presenta particolarmente significativo, per l'individuazione di quelle obbligazioni che hanno ad oggetto un *incertum*, un passo tratto dal commentario all'editto provinciale di Gaio. Si tratta di Gai. 8 *ad ed. prov.* D. 45.1.74: *Stipulationum quaedam certae sunt, quaedam incertae. Certum est, quod ex ipsa pronuntiatione apparet quid quale quantunque sit, ut ecce aurei decem, fundus Tusculanus, homo Stichus, tritici Africioptimi modii centum, vini Campani optimi amphorae centum*. La cosa dedotta in stipulazione è determinata, ovverosia *certa* quando appare dalla stessa *conceptio verborum* utilizzata dalle parti contraenti quali siano la natura, quantità e qualità della prestazione dovuta dal debitore (*Certum est, quod ex ipsa pronuntiatione apparet quid quale quantunque sit*). In altri termini, ha ad oggetto un *certum* la stipulazione che faccia riferimento ad una determinata quantità di monete, ad uno schiavo o ad un fondo precisamente individuati, ad una data quantità di beni mobili fungibili di eccellente qualità. Mentre la stipulazione di una determinata quantità di cose fungibili non dà vita ad una *obligatio certi* se non viene indicata la qualità da prestare o nel caso in cui si faccia genericamente riferimento ad una buona qualità. Questo concetto viene ribadito anche in Ulp. 22 *ad ed.* D. 45.1.75. 1-2: *Ergo si qui fundus sine propria appellatione vel nomine generaliter sine proprio nomine aut vinum freumentumve sine qualitate dari sibi stipulatur, incertum deducit in obligationem.* 2. *Usque adeo, ut, si quis ita stipulatus sit «tritici Africi boni modios centum» «vini Campani boni amphoras centum», incertum videatur stipulari, quia bono melius inveniri potest: quo fit, ut boni appellattio non sit certae rei significativa, cum id, quod bono melius sit, ipsum quoque bonum sit. At cum optimum quisque stipulatur, id stipulari intellegitur, cuius bonitas principalem gradum bonitatis habet: quae res effecit, u tea appellatio certi significativa sit.*

801 Senza però, naturalmente, arrivare all'eccesso di considerare (sulla scia del De Martino) il ricorso alla *stipulatio* come l'unico mezzo esperibile per assicurare sanzione giuridica all'accordo concreto delle parti che risultasse in concreto riconducibile al *fenus nauticum*.

strumenti processuali esperibili dal finanziatore[802]. Tuttavia, come già chiarito[803], ciò non aveva luogo in tutti i casi, ben potendo infatti nel contesto del prestito marittimo l'*id quod actum est* ridursi a una *mutui datio* accompagnata da un *nudum pactum* avente ad oggetto la prestazione degli interessi.

Ecco che allora risulta fondamentale interrogarsi in ordine all'individuazione dei mezzi processuali esperibili dal *creditor pecuniae traiecticiae* per pretendere in via di azione il pagamento di *usurae* meramente pattuite[804]. In effetti, è solo a fronte di quest'ultimo caso (assenza di *stipulatio*), meno frequente ma comunque documentato nelle fonti, che sarà possibile interrogarsi sugli strumenti di tutela posti precipuamente a sanzione dell'assetto negoziale riconducibile alla *pecunia traiecticia*, dunque, anche in ordine al dibattito sulla configurazione tipica o meno assunta dal *fenus nauticum* all'interno del sistema contrattuale romano.

Nonostante il rilevato silenzio delle fonti[805] in merito agli strumenti processuali esperibili per pretendere in via di azione le *usurae* meramente pattuite, le prospettazioni della dottrina più risalente secondo cui la *pecunia traiecticia*, in quanto sprovvista appunto di un mezzo di tutela tipico, sarebbe da riguardarsi esclusivamente come una convenzione atipica appaiono da respingere, sulla base dei seguenti rilievi.

Anzitutto, esse trascurano la circostanza, resa ampiamente evidente dal corredo lessicale impiegato nelle fonti a nostra disposizione, per cui la fattispecie in esame è riguardata dai *prudentes* quale tipologia particolare del contratto di mutuo, figura giuridica nominata, entro il cui schema essenziale, nonostante i profili di specificità su cui ci siamo già ampiamente intrattenuti, il *fenus nauticum* appare dunque pur sempre sussumibile.

In secondo luogo, non tengono conto delle più recenti acquisizioni nell'ambito della letteratura che si è spesa più di recente sul tema dei rapporti tra tipicità contrattuale e rimediale, in particolare con riferimento ai presupposti di esperibilità, sin dalle sue origini, dall'*agere praescriptis verbis* labeoniano.

Il riferimento è in particolare alle tesi di Enrico Sciandrello[806].

802 Così anche I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 157.
803 Cfr. *infra*.
804 L'argomento risulta comunque importante, peraltro, anche tenendo in conto l'origine del negozio in parola in seno al diritto attico, nell'ambito del quale, com'è noto, l'accordo sugli interessi non richiedeva l'adozione di particolari formalità. Sul punto, cfr. per tutti G. PURPURA, *Studi*, cit., 129.
805 Cfr. *supra* quanto riportato in apertura a questo paragrafo.
806 Cfr. E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus'*, cit., *passim* (con letterature e fonti ivi citate).

L'autore, richiamandosi ai risultati di altri recenti studi[807], osserva come, di contro all'orientamento tradizionale[808] secondo cui a Labeone spetterebbe il merito di avere introdotto *de plano* il mezzo atto a dare piena sanzione giuridica di *ius civile* ai contratti innominati, il giureconsulto dovette aver in realtà proposto in prima battute l'impiego di tale rimedio processuale al fine di garantire adeguata protezione a pretese nascenti sì dalla conclusione di contratti tipici, ma non azionabili in concreto con lo specifico mezzo di tutela previsto a livello edittale per quel determinato *nomen contractus*[809]. Tale strumento, pertanto, sarebbe venuto a rivestire i caratteri di azione generale a carattere sussidiario[810], transitando quindi, per opera dello stesso giurista o di suoi allievi, a dare tutela appunto anche alle fattispecie atipiche[811].

Ne deriva dunque che è ben possibile, in taluni casi, fare riferimento all'*actio praescriptis verbis* pure in difesa di assetti di interessi ai quali deve essere comunque inequivocabilmente riconosciuto il rango di figure tipiche dell'ordinamento, astrattamente sanzionabili mediante apposite azioni edittali, ma che non possono trovare, nel caso concreto, effettiva applicazione.

Come si ricorderà, il tema, pur sotto altra angolazione prospettica (cioè quella della tutela processuale della *locatio conductio* marittima nei casi in cui la puntuale qualificazione del rapporto, per la vaghezza della terminologia impiegata dai contraenti, sia incerta[812]), è già stato in verità toccato nell'ambito della presente ricerca.

Muovendo da tale premessa, conviene ora misurarsi, pertanto, con una prospettazione recentemente emersa, tra le varie congetture formulate in dottrina sull'argomento, in relazione al tema dell'azionabilità *ex pacto* delle *usurae*.

Ci si riferisce alla posizione sulla scia di quanto a suo tempo ipotizzato da Vincenzo Giuffrè, di Ivano Pontoriero[813], per il quale non sarebbe possibile escludere che «con riferimento ad aree sociali e territoriali meno economicamente evolute o meno romanizzate, che poi erano quelle in cui presumibilmente la pratica del contratto *de quo* era più estesa[814], in età repubblicana fosse tollerato il mero

---

807 Cfr. M.F. CURSI - R. FIORI, *Le azioni generali*, cit., 145 ss.; R. FIORI, *'Contrahere' in Labeone*, in *'Carmina iuris'. Mélanges en l'honneur de Michel Humbert*, édité par E. Chevreau, D. Kremer, A. Laquerrière-Lacroix, Paris, 2012, 321 ss; in questo senso parzialmente già C.A. CANNATA, *L''actio in factum civilis'*, cit., 9 ss.; ID., *Labeone, Aristone e il sinallagma*, in *Iura*, LVIII, 2010, 33 ss.

808 Così *ex aliis* R. SANTORO, *Il contratto*, cit., 5 ss.; A. BURDESE, *Sul riconoscimento civile dei c.d. contratti innominati*, in *Iura*, XXXVI, 1985, 14 ss.; ID., *Osservazioni in tema di c.d. contratti innominati*, in *Estudios Iglesias*, I, Madrid, 1988, 127 ss.; ID., *Sul concetto di contratto e i contratti innominati in Labeone*, in *Atti del seminario sulla problematica contrattuale in diritto romano (Milano, 7-9 aprile 1987)*, I, Milano, 1988, 15 ss.; F. GALLO, *'Synallagma'*, cit., *passim*.

809 Ciò per varie possibili ragioni, dipendenti dalle specificità del singolo caso analizzato. Al riguardo, mi permetto di rimandare direttamente all'analisi casistica compiuta dallo studioso a partire da *'Nomen contractus'*, cit., 2 ss.

810 Così E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus'*, cit., 2; ma cfr. pure C.A. CANNATA, *L''actio in factum civilis'*, cit., 20; ID., *Labeone*, cit., 98, che discorre di «azione contrattuale generale, sussidiaria rispetto alle azioni contrattuali tipiche».

811 Sul punto, cfr. soprattutto E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus'*, cit., 4 ss. (con letteratura e fonti ivi citate).

812 Il riferimento è al caso trattato in Pap. 8 *quaest*. D. 19.5.1.1: sul punto, cfr. *supra*.

813 I. PONTORIERO, *Il prestito marittimo*, cit., 157 s.

814 Questo inciso, in realtà, non convince, se non per le epoche più risalenti: si è già rilevato, infatti, nell'ambito della presente ricerca, analizzando criticamente il contributo del De Martino in merito all'essenzialità, o meno, del *periculum creditoris*

pacisci e *convenire* … benché riconosciuto imperfettamente». Nei contesti da ultimo menzionati, in particolare, «il pretore peregrino e i governatori provinciali avrebbero accordato azioni (decretali) *in factum*, oppure, più tardi, avrebbero ammesso l'*agere praescriptis verbis* …»[815]. Sempre ad avviso dei due autori citati, inoltre, il riconoscimento dell'azionabilità del *nudum pactum usurarum*, riconducibile in base alla testimonianza delle fonti all'elaborazione della giurisprudenza più matura, non possa non essere posto in relazione pure con la progressiva affermazione del sistema della *cognitio extra ordinem*[816].

Per quanto attiene al contesto del processo formulare, l'attenzione deve essere dunque focalizzata sull'*actio praescriptis verbis*, rimedio utile anche, e anzi prioritariamente sul piano storico, a dare sanzione ad assetti di interessi sì inquadrabili all'interno di un tipo determinato, ma che non potevano trovare tutela, nel caso concreto, a causa di alcuni scostamenti, rilevanti in termini di diritto processuale, rispetto alla fattispecie astratta.

In questo senso, deve essere nuovamente valorizzata la qualificazione della *pecunia traiecticia* in termini di mutuo, pur essendo la prima caratterizzata pure dalla previsione accidentale di interessi che non saranno esigibili, a causa della generale gratuità di questa figura giuridica, con le azioni tipicamente associate alla *mutui datio*. È allora ragionevole ipotizzare che verrà data a queste ultime, se non fossero incluse in una *stipulatio*, forza di azione proprio ricorrendo all'*agere praescriptis verbis*.

A questa ricostruzione potrebbe obiettarsi che l'*actio praescriptis verbis* è accordata a fronte della *bona fides* negoziale, essendo invece il mutuo inquadrabile come contratto di stretto diritto.

Tale rilievo non appare però dirimente, in considerazione del fatto che siamo effettivamente a conoscenza di una testimonianza labeoniana in cui questo *modus procedendi* è accordato in un caso in cui viene in rilievo, nell'ambito di una più complessa fattispecie, anche un negozio di mutuo. Si tratta di[817]:

> Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.5.19 pr.: *Rogasti me, ut tibi nummos mutuos darem: ego cum non haberem, dedi tibi rem vendendam, ut pretio utereris. Si non vendidisti aut vendidisti quidem, pecuniam autem nonaccepisti mutuam, tutius est ita agere, ut Labeo ait, praescriptis verbis, quasi negotio quodam inter nos gesto proprii contractus.*

Tu chiede del denaro a mutuo a *Ego*, il quale, non disponendone, dà una *res* da vendere affinché il prezzo possa essere usato a tale scopo; per l'ipotesi in cui *Tu* non abbia venduto o, pur avendo realizzato la vendita, non abbia ricevuto la *mutua pecunia*, Labeone accorda l'*actio praescriptis verbis*.

---

nell'ambito del negozio in esame, come quest'ultimo dovesse essere già ampiamente praticato in Roma sin dai tempi di Catone il Censore: cfr. *supra*.

815 Così V. GIUFFRÈ, *'Faenus' e intraprese commerciali*, Napoli, 1995, 146, nt. 36.

816 Per quanto riguarda la progressiva introduzione delle *cognitiones extra ordinem* nel corso del principato, cfr. *infra* nelle note del capitolo precedente.

817 Sul passo, cfr. per tutti R. SANTORO, *Il contratto*, cit., 134 ss.

Il passo è stato valorizzato in dottrina, in verità, soprattutto in relazione alla tutela dei contratti innominati[818], non potendosi dubitare, da un lato, che a fronte della mancata percezione del denaro da parte dell'accipiente non si sia effettivamente costituita alcuna valida obbligazione contratta da mutuo[819] e, dall'altro, sulla base del fatto che l'azione in discorso viene conferita dal giurista sulla base di una valutazione espressa con le parole '*quasi negotio quodam inter nos gesto proprii contractus*'[820], che sembrano alludere a un contratto avente una propria individualità[821]. Tali rilievi sembrano in linea di massima corretti[822], essendo del resto la fattispecie contemplata nel frammento alquanto diversa da quella presa in esame nel presente studio, incentrata sul tema delle *usurae* meramente pattuite.

Nonostante ciò, risulta egualmente istruttivo osservare, di contro alla possibile opposizione poc'anzi rilevata, come il giureconsulto augusteo attragga senza difficoltà all'alveo di esperibilità dell'*agere praescriptis verbis* una fattispecie sussumibile, per lo meno astrattamente, entro lo schema del contratto di stretto diritto di mutuo.

Non solo. A mente della concessione dell'*actio* in questione nella fattispecie presa in esame in D. 19.5.19 pr., è tutto sommato agevole ipotizzare che, proprio con riferimento al caso che ci occupa, nel quale la *mutui datio* può dirsi certamente conclusa, anche se non per le *usuare* pattuite, con ancora maggiore facilità sarebbe stato prospettabile il ricorso all'*agere praescriptis verbis*: dovendo infatti questo strumento tutelare, in tal caso, non l'intero programma negoziale, ma una semplice frazione di esso (quella avente ad oggetto, appunto, la prestazione di interessi).

Sotto questo profilo, dev'essere anche considerato che, se per assurdo il mutuo avesse rivestito la configurazione di una figura giuridica di buona fede, non vi sarebbe stata presumibilmente difficoltà ad ammettere la possibilità di pretendere con la relativa azione contrattuale pure le *usurae*, stabilite sulla base di un *nudum pactum adiectum* alla struttura basilare del negozio, secondo le regole generali del diritto classico circa l'efficacia dei patti[823].

---

818 Così da ultimo anche E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus'*, cit., 4.

819 E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus'*, cit., 4

820 Sulla riconducibilità di questa spiegazione al pensiero di Labeone, anziché a quello di Ulpiano, cfr. per tutti A. SCHIAVONE, *Studi sulle logiche dei giuristi romani. 'Nova negotia' e 'transactio' da Labeone a Ulpiano*, Napoli, 1971, 92; R. SANTORO, *Il contratto*, cit., 140 s.; F. GALLO, *'Synallagma'*, cit., I, 181 s.; M.F. CURSI - R. FIORI, *Le azioni generali*, cit., 158. Da ultimo, cfr. anche A. SANGUINETTI, *D. 19.5.22: Gaio e il 'iudicium quasi de novo negotio'*, in *TSDP*, V, 2012, 60 e, specialmente, nt. 50 (con ampia rassegna della letteratura ivi contenuta).

821 In questo senso, cfr. la traduzione di F. Gallo accolta in *Iustiniani Augusti Digesta seu Pandectae. Digesti o Pandette dell'Imperatore Giustiniano. Testo e traduzione*, III (12-19), a cura di S. Schipani, Milano, 2007, 467 s. Per una sintesi delle soluzioni interpretative prospettate in dottrina, si rinvia nuovamente a A. SANGUINETTI, *D. 19.5.22*, cit., 62 s. nt. 52.

822 Sul punto, mi permetto di rinviare per tutti alla ricostruzione di E. SCIANDRELLO, *'Nomen contractus'*, cit., 10 ss. (con ampia rassegna della dottrina ivi contenuta).

823 Per una celere cognizione, cfr. A. BURDESE, *Manuale*, cit., 487 ss. Tra le fonti, rilevante è soprattutto Ulp. *ad ed.* D. 2.14.7.5: *Quin immo interdum format ipsam actionem, ut in bonae fidei iudiciis: solemus enim dicere pacta conventa inesse bonae fidei iudiciis. sed hoc sic accipiendum est, ut si quidem ex continenti pacta subsecuta sunt, etiam ex parte actoris insint: si ex intervallo, non inerunt, nec valebunt, si agat,*

È allora possibile, a fronte dell'impossibilità di ricorrere alla *condictio* formulare per far valere la pretesa alla prestazione di interessi appunto in considerazione della natura *strictu iure* del contratto, che i *prudentes*, forse sospinti in parte anche da ragioni equitative, abbiano finito con l'accordare, anche a tutela di questo specifico interesse, l'*actio praescriptis verbis*.

Infine, un ulteriore argomento in favore della tipicità del *fenus nauticum* è ricavabile, ancora una volta, ponendolo a raffronto con la figura del mutuo di derrate alimentari, certamente tipica e connotata al tempo stesso, come si è visto, da una disciplina in materia di interessi sostanzialmente analoga a quella del prestito marittimo.

5. Conclusioni.

La disamina sin qui condotta dei profili problematici segnalati in apertura (investigazione della natura dogmatica del *periculum creditoris*, individuazione dei mezzi di tutela esperibili dal creditore medesimo e collocazione del negozio in esame all'interno del sistema contrattuale romano) ha condotto ai seguenti approdi interpretativi.

In riferimento alla prima questione, essa è stata affrontata non disgiuntamente dall'analisi di altri aspetti, liminali a quello in esame, formulati a partire dalle prospettazioni emerse in letteratura negli ultimi decenni. Così, si è anzitutto preso in posizione in favore della tesi che riconduce l'allocazione *a parte creditoris* del *periculum maris* tra gli elementi essenziali dell'assetto di interessi riconducibile allo schema della *pecunia traiecticia*. Questa prospettazione appare meritevole di accoglimento in considerazione del legame stringente, posto in luce dalle fonti a nostra disposizione, tra questo criterio di ripartizione del rischio e la possibilità, accordata al finanziatore dell'operazione, di godere, in deroga alla disciplina del mutuo ordinario, di taluni vantaggi relativi alla percezione degli interessi (facoltà di stabilire *usurae infinitae* e di poterle pretendere in via di azione pur se meramente oggetto di *nudum pactum conventum*: Mod. 10 *pand.* D. 22.2.1; Mod. 4 *reg.* D. 22.2.3; Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6; Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7; *Diocl. et Max. AA. Scribonio Honorato* C. 4.33.2.1 (a. 286); *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3; Paul. Sent. 2.14.3).

A partire da questa ricostruzione, si è quindi preso in considerazione pure il tema della qualificazione della condizione '*si salva navis pervenerit*', atta in definitiva a palesare l'intento delle parti di addossare il rischio della spedizione in capo al creditore, ascrivendola in ultima analisi all'alveo delle condizioni in senso tecnico: vale a dire che, in difetto di questa statuizione delle parti, una determinata

ne ex pacto actio nascatur. ut puta post divortium convenit, ne tempore statuto dilationis dos reddatur, sed statim: hoc non valebit, ne ex pacto actio nascatur …

mutui datio, pur destinata a sovvenzionare un'impresa oltremare, dovrebbe essere pur sempre ricondotta al regime del mutuo ordinario. Ciò in quanto le fonti citate che evidenziano l'essenzialità del *periculum creditoris*, sotto diversa angolazione prospettica, chiarificano altresì che l'assunzione dei rischi in capo al *fenerator* dovrà essere stata puntualmente convenuta tra i contraenti, altrimenti la fattispecie negoziale posta in essere sarà qualificabile come mutuo ordinario.

È poi risultato di centrale importanza l'analisi di *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3, rescritto della cancelleria dioclezianea in cui si stabilisce, in sintesi, che a gravare sul *creditor pecuniae traiecticiae* siano soltanto i *pericula* strettamente inerenti alla navigazione, non anche quelli derivanti dalla violazione di leggi o limiti contrattuali imputabile al debitore stesso, che permane in questi casi responsabile del cattivo esito dell'operazione.

Il passo, in altre parole, induce a inquadrare il *periculum* gravante sul finanziatore nella categoria del rischio contrattuale in senso tecnico, pur se tale nozione, rispetto a quanto avviene nel campo dei contratti sinallagmatici come la *locatio conductio*, necessita di essere rimodulata.

Sotto questo profilo, a differenza che nella locazione, nell'ambito del *fenus nauticum* si ha che le «regole di distribuzione della mancata o ridotta utilità proveniente dal contratto», per il caso in cui appunto intervenga «un evento imprevisto non imputabile ad alcuno dei contraenti interferisca con le loro prestazioni, rendendole più onerose per una parte o meno vantaggiose per l'altra» operano alquanto rigidamente: è infatti prestabilito il contraente che perderà il diritto alla propria prestazione, il creditore appunto, nell'ipotesi di perdita del natante non imputabile al *nauta*-debitore.

Al tempo stesso, muovendo da alcune speculazioni formulate in letteratura a proposito dell'individuazione della *ratio* giustificatrice della regola dell'allocazione del rischio in capo al creditore, pare che il *periculum creditoris* in parola potrebbe essere riguardato anche come rischio in senso imprenditoriale.

A questo riguardo, parte della dottrina ha sottolineato come i soggetti finanziati dovessero apparire in un numero cospicuo di casi come imprenditori di piccole dimensioni, che avevano cioè investito la parte più rilevante delle proprie sostanze nella specifica impresa di navigazione sovvenzionata: pertanto, in caso di naufragio, costoro difficilmente avrebbero versato in condizioni di solvibilità atte a soddisfare la pretese creditorie al pagamento del capitale e degli interessi; contrariamente, si sarebbe trovato presumibilmente in migliori condizioni finanziare dopo aver realizzato l'affare nel luogo di arrivo. Sotto questo profilo, sappiamo infatti che, una volta giunta salva nel porto di destinazione la nave, il debitore aveva in effetti a disposizione un certo breve lasso temporale (fissato nella misura di venti in diritto giustinianeo), appunto per reperire il denaro necessario e quindi adempiere alla propria

obbligazione. A fronte di una tale situazione fattuale, è allora più che ragionevole ipotizzare che sia parsa equilibrata ai *prudentes* la soluzione, presumibilmente già diffusa nella prassi, di trasferire, per il tempo di durata del viaggio, l'allocazione del il rischio (in senso anche) imprenditoriale dal soggetto sovvenzionato al finanziatore, consentendo al tempo stesso a quest'ultimo di ottenere, come già accennato, una qualche forma di remunerazione, in punto di disciplina delle *usurae*, a titolo di *pretium periculi*.

Focalizzando quindi l'attenzione sulla tutela processuale del *fenus nauticum*, si è osservato in primo luogo come, nell'ipotesi, certamente diffusa nella prassi, in cui le parti avessero fatto ricorso ad una *stipulatio* (a seconda dei casi, o per sanzionare la pretesa alle *usurae* o per includervi l'intero assetto negoziale), sarebbe stato possibile per il creditore cumulare i mezzi rimediali esperibili dal mutuante che rivestisse al contempo la posizione di stipulante, ossia: l'*actio* o *condictio certae creditae pecuniae* e l'*actio incerti ex stipulatu*, la prima a tutela della pretesa avente ad oggetto il pagamento di una determinata somma di denaro, a prescindere da quale che fosse l'origine del credito; la seconda a fronte dell'esistenza di un'*obligatio incerti*.

Il punto di maggiore interesse, anche rispetto alla configurazione della *pecunia traiecticia* all'interno del sistema romano dei contratti, attiene all'individuazione degli strumenti processuali attraverso cui prendeva corpo il principio dell'azionabilità *ex pacto* delle *usurae*.

In argomento, si è rilevato come le fonti a nostra conoscenza si appalesino sostanzialmente silenti[824] e come ciò abbia portato la dottrina novecentesca a ipotizzare che la figura giuridica in esame dovesse reputarsi come convenzione atipica, tutelabile ricorrendo unicamente alla stipulazione di una clausola penale (Biscardi) o di una *stipulatio tout court* (De Martino) mediante la quale la *pecunia traiecticia* avrebbe così ottenuto piena sanzione giuridica all'interno dell'ordinamento giuridico romano.

In verità, come è stato rilevato da più recente dottrina (Pontoriero), queste prospettazioni trascurano il dato, che emerge come inequivocabile sulla base della terminologia impiegata nelle testimonianze di cui disponiamo[825], per cui l'assetto di interessi in questione viene saldamente ricondotto dai *prudentes* entro il perimetro concettuale del contratto reale di mutuo, figura certamente tipizzata.

Al contempo, appare nel complesso ragionevole la congettura, emersa in letteratura (Pontoriero, Giuffrè), secondo cui, nell'ambito del processo *per formulas*, alla pretesa creditoria avente ad oggetto il

[824] Escludendo, per le motivazioni già esposte, Ulp. 29 *ad ed.* D. 15.1.3.8.
[825] Papin. 3 *resp.* D. 22.2.4 pr.: *traiecticia pecunia… accepta sit*; Scaev. 6 *resp.* D. 22.2.5 pr.: *recepturus sis quod dederis*; Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6: *Faenerator pecuniam usuris maritimis mutuam dando*; *cum traiecticia pecunia ita datur*; Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7: *si dedero decem traiecticia*; *Diocl. et Max. AA. Scribonio Honorato* C. 4.33.2.1 (a. 286): *Traiecticiam pecuniam, quae periculo creditoris datur*; *Diocl. et Max. AA. Aureliae Cosmianae* C. 4.33.3.2 (a. 286): *Cum dicas pecuniam te ea lege dedisse*; *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3: *Cum proponas te nauticum fenus ea condicione dedisse*; *Diocl. et Max. AA. et CC. Pullio Iuliano Eucharisto* C. 4.33.5.4 (a. 294): *quae periculo creditoris mutuo datur*.

pagamento delle *usurae ex pacto* sia stata approntata tutela giurisdizionale per il tramite dell'*actio praescriptis verbis*. Infatti, come chiarito da recente dottrina (Sciandrello), sembra che quest'ultima fosse stata congegnata, al suo primo apparire, non già per la protezione dei contratti innominati (essendo quest'ultima un'applicazione più tarda del rimedio), quanto piuttosto per conferirla a situazioni che, pur di per sé inquadrabili tipicamente, non potevano tuttavia trovare salvaguardia nel caso concreto sulla base delle azioni edittali, in ragione di uno scostamento di quest'ultimo dalla fattispecie astratta.

CONCLUSIONI

Il mondo dei commerci mediterranei di età imperiale si popola di molteplici figure negoziali, tutte atte a inquadrare, ciascuna sotto una propria particolare angolazione prospettica, il fenomeno del trasporto marittimo, sprovvisto in quanto tale, a differenza di quanto avviene nel diritto attuale, di una specifica regolazione *ad hoc*.

Ove realizzato a titolo oneroso, il servizio di trasporto in quanto tale viene generalmente ricondotto, secondo un'impostazione che appare consolidata già in epoca medio-tardo repubblicana, entro gli schemi della *locatio conductio*, contratto consensuale *iuris gentium* che si concreta, in ultima analisi, nello scambio 'di godimento', ossia nella prestazione di una *merces* contro quella di un *uti frui*.

Notoriamente, questa figura giuridica, contraddistinta in ogni caso dall'operatività delle *actiones conducti* e *locati* nell'ambito del processo formulare, viene suddivisa dalla dottrina tradizionale in tre distinte articolazioni funzionali rilevanti in termini di diritto anzitutto sostanziale: la *locatio conductio* cd. *rei*, *operis*, *operarum*.

La prima corrisponde all'ipotesi in cui una parte contrattuale (locatore) metta a disposizione dell'altra (conduttore), la quale risulta tenuta pertanto al pagamento della mercede, una determinata cosa, mobile o immobile, perché sia da quest'ultima utilizzata per un periodo di tempo predeterminato. La seconda, invece, alla fattispecie in cui il locatore affidi una determinata cosa al conduttore perché questi esplichi, ricevendo in cambio la mercede dalla controparte, una data attività professionale in ordine alla *res* medesima, assumendo su di sé un'obbligazione per lo più inquadrata come 'di risultato'. La terza, infine, al caso in cui taluno (locatore) presti le proprie *operae* (intese come segmenti temporali, solitamente giornate lavorative) all'altro (conduttore), risultandone proporzionalmente retribuito a titolo di mercede e obbligato in termini 'di mezzi'.

Questa tripartizione tralatizia viene solitamente riproposta, tenuto conto di alcune peculiarità, anche nel contesto 'nautico': il panorama complessivo dei trasporti marittimi sarebbe infatti riconducibile essenzialmente allo schema della *locatio rei* (nella forma della *locatio* cd. *navis* o *locis/locorum in nave*, a seconda che l'oggetto del contratto risulti individuato o nella nave nella sua interezza o in alcuni scompartimenti, locali o parti di essa) o in quello della *locatio operis* laddove l'una parte (*dominus mercium*) affidava all'altra (*nauta*) direttamente le merci da trasportare a destinazione, con organizzazione di uomini e mezzi a carico di quest'ultima (*locatio mercium vehendarum* o *ad onus vehendum*).

Tra i due modelli, poi, sarebbe stato soprattutto il secondo a ricorrere nella prassi, in quanto maggiormente funzionale a garantire il buon esito dell'operazione (anche per il fatto di prevedere una obbligazione 'di risultato' in capo al *nauta*), salvo ammettersi il ricorso pratico, statisticamente affatto

trascurabile, a complesse fattispecie di regolazione negoziale che fondevano concretamente profili riconducibili ad entrambi.

L'una e l'altra figura, infatti, a seconda anche della caratterizzazione in senso professionale o meno delle parti coinvolte (come, ad esempio, del conduttore della *locatio navis*), potevano arrecare vantaggi quali: l'allocazione del *periculum* in capo al *nauta* (nella *locatio mercium vehendarum*) oppure il potere di scelta dell'imbarcazione da utilizzare, nonché dell'equipaggio, e di direzione della navigazione (nella *locatio rei* della nave o di suoi scomparti).

Tra i diversi aspetti evocati, è quello inerente all'investigazione delle regole di ripartizione del *periculum maris* tra le parti del contratto ad aver rivestito primario interesse nell'ambito del presente studio.

Questa nozione è approfondita, in particolare, come rischio contrattuale in senso tecnico, ossia, per dirla con le parole di Roberto Fiori, come frutto dell'applicazione delle «regole di distribuzione della mancata o ridotta utilità proveniente dal contratto qualora un evento imprevisto non imputabile ad alcuno dei contraenti interferisca con le loro prestazioni, rendendole più onerose per una parte o meno vantaggiose per l'altra»[826]. In particolare, si tratta di verificare se, e sulla base di quale motivazione giuridica, a fronte dell'inattuazione per causa a lui non imputabile del trasporto via mare dei beni affidatigli, il *nauta* mantenga o meno il diritto a trattenere la mercede pattuita.

Questo tema, in tutta evidenza, è completamente distinto da quello rappresentato dall'imputazione della responsabilità contrattuale e dal suo regime: in questo secondo caso, a fronte, per non dire in risposta, a un inadempimento imputabile dell'obbligazione gravante sul *nauta*, quest'ultimo, più che perdere il diritto a trattenere la remunerazione del servizio, si troverebbe a dover risarcire la controparte nella misura del *quod interest* inerente alla posizione della controparte, determinato alla luce del largheggiante criterio di *litis aestimatio* contenuto nella formula dell'*actio locati* o eventualmente *conducti* (*quidquid dare facere oportere ex fide bona*). Invece, il tema dell'allocazione del rischio in senso stretto si pone proprio, e soltanto nella misura in cui, appaia previamente risolto in senso negativo quello 'preliminare' relativo alla responsabilità stessa; vale a dire: posto che il *nauta* non è responsabile contrattualmente, «ha questi diritto *ex contractu* di richiedere la *vectura*, o, al contrario, grava su di lui, e non sul committente, il *periculum*?».

Di contro al convincimento manifestato sul punto da parte della dottrina, secondo la quale i giureconsulti romani non avrebbero conosciuto alcuna distinzione tra quest'ultima categoria dogmatica e quella, appunto, del rischio in senso stretto, si è rilevata in prime battute l'esistenza, all'interno del Digesto, di una fitta serie di frammenti nei quali è affrontata in sostanza la questione della mera esigibilità della mercede, a prescindere da ogni ulteriore profilo. Si tratta di: Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr.;

[826] R. FIORI, *L'allocazione*, cit., 508.

Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10.2; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6; Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.7; Scaev. 7 *dig.* D. 19.2.61.1.

Ne consegue, pertanto, una conferma dell'idea per cui, posta in ogni caso la tutela del rapporto mediante l'azione di buona fede *ex conducto locato*, sarebbe stata semmai una valutazione condotta, anche in chiave equitativa, a partire dall'*id quod actum est* del caso concreto a spingere il pretore, indirizzato dai giureconsulti, ad accordare alle parti l'azione contrattuale ora per pretendere la mercede (o la sua restituzione, se già corrisposta) ora per ottenere il risarcimento del danno cagionato dall'inadempimento della controparte. Proprio quest'ultima constatazione, in definitiva, sembra rafforzare, anziché negare, che vi fosse una consapevolezza dei *prudentes* in merito alla distinzione tra responsabilità e rischio, per quanto naturalmente non teorizzata sistematicamente in termini di diritto sostanziale come nel diritto odierno.

Proseguendo oltre nell'indagine, si è quindi giunti, quale primo approdo della ricerca, a ritenere inadeguata la tripartizione tradizionale della *locatio conductio* già indicata.

Sotto questo profilo, si sono posti a raffronto, pur con le dovute cautele, i passi già citati con le ναυλωτικαί greco-egizie relative alla navigazione nilotica e, dall'altro lato, con i modelli negoziali consolidatisi, proprio a partire dalle fonti romane, nell'ambito del diritto marittimo inglese moderno e contemporaneo. Alla luce di questa comparazione, condotta muovendo dall'analisi di Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14.2.10 pr., e poi estesa ad ulteriori fonti, pare dunque di poter affermare che i *prudentes* abbiano ricondotto i diversi assetti di interessi rientranti nella *locatio conductio* marittima in verità a quattro modelli essenziali.

Il primo, denominato come *locatio conductio navis*, coincide con la semplice concessione del bene 'nave' da parte del suo *dominus* all'armatore (*locatio rei*): è il modello corrispondente alla moderna 'locazione della nave' da intendersi come *bareboat charter*, implicante la locazione del solo natante, e non anche dell'organizzazione imprenditoriale necessaria a trarne utilizzo. Del tutto coerentemente con questo dato, lo schema in parola prevede che ogni potere di direzione e controllo sull'andamento della navigazione venga assunto in capo all'armatore-*conductor*; mentre esso non è mai attestato nell'ambito dei rapporti tra *dominus mercium* ed *exercitor*.

Il secondo viene anch'esso indicato come *locatio conductio navis*, ma intercorre nei rapporti tra *mercator* e armatore e corrisponde, in effetti, ad un assetto negoziale del tutto differente dal primo modello: si ha infatti che il trasportatore concede al proprietario delle merci l'utilizzo della nave e dell'equipaggio per un determinato di tempo convenuto tra le parti. Si tratta della tipologia di contratto nautico che, nel *Common law*, assume il nome di *time charter*. Ad esso può essere ricondotta anche, per i motivi già visti, la *locatio conductio locorum in nave*, in base all'*id quod actum est* delle parti.

Il terzo paradigma è talora indicato come *locatio conductio navis*, ma facendo sempre anche ad uno specifico trasporto che deve essere effettuato, talaltra come *locatio mercium vehendarum*. La prima denominazione pone l'accento sulla concessione, da parte del *nauta*, dell'uso della nave e del suo equipaggio; la specificazione del viaggio da compiersi e la seconda enfatizzano la circostanza per cui tale godimento è attribuito al *dominus mercium* non in relazione a un determinato arco temporale, ma in vista di uno o più specifici viaggi. Ne deriva che l'attività del comandante e dell'equipaggio non si esaurisce nella semplice messa a disposizione di un determinato numero di giornate lavorative (*operae*), ma si configura come una prestazione professionale coordinata e organica, unitariamente concepita (*opus*). Questa forma di *locatio operis*, tuttavia, non implica un'estensione dell'obbligazione incombente sul trasportatore sino a comprendervi la consegna a destinazione delle merci. Essa si avvicina al moderno 'contratto di noleggio a viaggio' (*voyage charter*). E può anch'esso essere impiegato, come si è visto, per inquadrare la *locatio conductio locorum in nave*.

Il quarto, ricorrente nell'ipotesi di mercede calcolata sui beni deportati, assume sempre il *nomen* di *locatio mercium vehendarum*. In esso, l'armatore assume su di sé l'obbligo di condurre a destinazione i beni affidatigli, agendo però in completa autonomia circa il trasporto, al punto da non essere tenuto ad assicurare al *dominus mercium* l'utilizzo di una determinata imbarcazione in particolare. Esso viene modernamente chiamato 'contratto di trasporto'.

La caratteristica saliente di questi differenti modelli è quella di delineare una parabola via via decrescente dei poteri di controllo e gestione della navigazione da parte del soggetto interessato al trasporto marittimo. Ne consegue che la scelta di quello tra essi cui attingere nel caso concreto deriva da molteplici fattori, quali ad esempio: la struttura imprenditoriale delle parti; la natura, fungibile o meno, dei beni oggetto del trasporto; l'interesse del soggetto in parola ad avere un maggiore o minore potere di direzione.

Nel primo, infatti, viene garantita al conduttore una libertà gestoria pressocché assoluta, ma questi deve occuparsi dell'arruolamento dell'equipaggio ed è inoltre tenuto a corrispondere la mercede indipendentemente dall'impiego effettivo della nave.

Nel secondo, è assicurata una minore libertà di gestione, dal momento che le scelte tecniche della navigazione sono di competenza dell'*exercitor* o dei suoi subordinati, pur residuando in capo al *dominus mercium* la titolarità della gestione commerciale dell'imbarcazione, potendo egli decidere liberamente del suo utilizzo per il tempo concessogli.

Nel terzo, tale libertà è ulteriormente diminuita, perché la nave e l'equipaggio gli sono assegnati solo per viaggi determinati.

Nel quarto, infine, essa è del tutto assente, dal momento che le merci sono affidate all'*exercitor*, che si impegna a riconsegnarle a destinazione sotto la propria responsabilità con qualsiasi mezzo, restando pertanto ininfluenti le concrete modalità del trasporto prescelte, purché idonee allo scopo.

Al tempo stesso, ciò che più ha interessato la nostra indagine, questi diversi paradigmi si legano a differenti regimi di allocazione del rischio tecnicamente inteso tra le parti.

Per quanto riguarda i primi due schemi, essi dovevano sostanzialmente coincidere con quelli elaborati nell'ambito della cd. 'polarizzazione' serviana (elaborata dapprima nell'ambito della locazione di fondi, ma poi via via estesa dai *prudentes* anche alle altre locazioni di *res* e di *operae*): il locatore avrebbe sopportato i rischi che rendevano impossibile od ostacolavano notevolmente la sua prestazione, mentre il conduttore quelli che non avevano su di essa un impatto significativo. Anche se nelle fonti in nostro possesso non appaiono contemplati espliciti esempi in questo senso, è del tutto verosimile che una prestazione parziale, dell'*uti frui* della nave e/o delle *operae* dell'equipaggio, avrebbe determinato una riduzione proporzionale della mercede, come si venne affermando proprio rispetto alle altre forme di *locatio conductio* governate, quanto all'allocazione dei *pericula*, dalla medesima impostazione di Servio. Corrispondentemente, è probabile che un aumento dell'onerosità della prestazione di una parte comportasse, come attestato in altri contesti a partire dal Principato, un proporzionale incremento della prestazione dell'altro contraente.

Per quanto riguarda gli ultimi due modelli, i principi assimilati dalla scienza giuridica romana, a partire dalle prassi negoziali invalse nei commerci mediterranei, comportano una semplificazione e, al tempo stesso, un irrigidimento della disciplina di allocazione dei rischi.

Al contempo, ciò si lega al medesimo criterio di distinzione tra di essi adottato dai *prudentes*, discendente, come si è visto, dalle modalità di calcolo della *vectura*. Più in dettaglio, ove essa sia corrisposta con riferimento ai beni caricati (*impositi*), si ricadrà nel terzo modello, e il *periculum* sarà posto a carico del *dominus mercium*; ove, invece, la dazione della mercede avvenga con riguardo ai beni giunti a destinazione (*deportati*), si ricadrà nel quarto, il quale prevede la sopportazione dei rischi in capo allo stesso trasportatore. Tale effetto si spiega, come già illustrato, in ragione di una differente configurazione del contenuto dell'obbligazione incombente sul *nauta* nell'una e nell'altra fattispecie: circoscritto alle operazioni di carico e, dunque, slegato dall'esito della navigazione oppure, nel secondo caso, esteso sino a ricomprendere il buon esito dell'operazione, ossia lo scarico delle merci salve nel porto di arrivo.

Tendenzialmente, infine, la mercede sarà nel primo caso corrisposta in anticipo, ossia prima della partenza; tuttavia, come si è visto dall'analisi di D. 19.2.15.6, non vi è una corrispondenza biunivoca tra pagamento anticipato e ricorrenza del terzo modello.

Al di là di questo aspetto, alla luce delle considerazioni svolte, è emerso come, rispetto agli ultimi due schemi negoziali, la ripartizione dei rischi, non meno che la stessa sussunzione delle fattispecie concrete nell'uno o l'altro assetto, appare governata primariamente dall'*id quod actum est* in merito alle modalità di computo del nolo, che paiono pertanto 'assorbire' ogni diverso criterio in merito, a cominciare dalla contrapposizione serviana.

Che, però, anche nella terza e nella quarta tipologia di *locatio conductio* marittima, questa logica di fondo non sia in definitiva totalmente obliterata è dimostrato dai casi in cui si prospetta un aumento imprevedibile della prestazione incombente sul trasportatore: in tale evenienza, come dimostrato dall'analisi di Lab. 5 *post. a Iav. epit.* D. 19.2.60.8 e Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.7, la *vectura* deve essere adattata alle circostanze, non diversamente da quanto accadeva nella *locatio* cd. *rei*.

Infine, come si è visto soprattutto muovendo dall'analisi di Pap. 8 *quaest.* D. 19.5.1.1, l'identificazione del modello di *locatio conductio* concretamente voluto e posto in essere dalle parti, necessaria ai fini della tutela processuale del rapporto, non doveva apparire in concreto un'operazione semplice nella totalità dei casi. A fronte di situazioni di questo genere, la soluzione individuata dai *prudentes* a partire da Labeone è quella di fare ricorso ad *actiones civiles in factum*, probabilmente decretali (perlomeno al tempo in cui il giureconsulto augusteo scrive), ma costruite come *agere praescriptis verbis*.

Questo intervento della giurisprudenza, accordando di fatto tutela alla parte interessata indipendentemente, all'occorrenza, dalla sua qualificazione formale quale *locator* oppure *conductor*, pare accrescere ulteriormente, in definitiva, il ruolo dell'autonomia privata in ambito marittimo.

Nel secondo capitolo del presente lavoro, si è presa in esame, principalmente sotto l'angolazione della disciplina del rischio, l'attività di trasporto di *species* destinate alla distribuzione annonaria nelle capitali e in altre grandi città dell'Impero attuata dalle associazioni professionali di armatori (cd. *corpora naviculariorum*), dislocate nei maggiori centri portuali mediterranei.

Preliminarmente, tuttavia, si è presa posizione anche sugli ulteriori aspetti problematici segnalati dalla dottrina in riferimento all'inquadramento giuridico di questi *corpora* e della loro attività, inerenti in particolare al tema della loro origine (in quale momento storico preciso essa si collochi e se sia da riconnettere a un atto primigenio di autonomia privata ovvero a un'iniziativa del potere imperiale), collocazione all'interno del sistema associativo romano (vale a dire: per come esso pare delineato dalla *lex Iulia de collegiis* e dai successivi interventi normativi rilevanti in materia che si susseguono e stratificano nel corso del Principato) e modalità operative sotto il profilo interno e, soprattutto, esterno (in relazione, cioè, al tema assai dibattuto della 'personalità' giuridica di cui questi avrebbero ipoteticamente goduto).

Con riferimento a questi profili, muovendo dalla lettura soprattutto di Gai. 3 *ad ed. prov.* D. 3.4.1 pr.-1 in connessione sistematica con le altre fonti richiamate nel corso dell'esposizione, si deve ritenere

in primo luogo che queste associazioni professionali di imprenditori siano sorte spontaneamente, in un momento storico non esattamente individuabile ma certamente anteriore all'età in cui questo giureconsulto scrive e che siano andate poi incontro, in una con il riconoscimento del privilegio di *corpus habere ad exemplum rei publicae*, a un processo di progressiva pubblicizzazione, che le avrebbe condotte in definitiva ad approdare alla configurazione quasi di veri e propri organi dell'amministrazione stessa (come reso particolarmente evidente, a tacer d'altro, dal peculiare regime di ripartizione delle perdite stabilito da CTh. 13.5.32).

Venendo quindi all'esame della consistenza della clausola '*publico periculo*' che contraddistingue la navigazione svolta per pubblica utilità, e dunque precipuamente appunto quella di beni destinati alla distribuzione annonaria, già sottesa all'analisi di un passo come Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6, si è anzitutto osservato come il tema vada eviscerato prendendo in considerazione, in aggiunta alle testimonianze tratte dal Digesto, il novero complessivo delle fonti a noi disponibili che si occupano della repressione dei *falsa naufragia*. Poteva infatti accadere che i trasportatori privati, appunto in forza dell'operatività di tale determinazione negoziale, allegassero falsamente di avere subito un *naufragium* nel corso della navigazione, ottenendo così, tra gli altri benefici, l'esenzione dal servizio.

Si tratta per vero di una problematica assai risalente, antecedente per certo allo stesso impiego dei *corpora naviculariorum* nel contesto del trasporto annonario, essendo attestata, con riguardo all'attività di *publicani* in quest'ambito, in primo luogo da fonti letterarie che si riferiscono al periodo del conflitto annibalico. Ciò è quanto emerge, in particolare, dalla lettura di Liv. 25.3.8-11.

È però soltanto nel contesto di generale 'coattività' della *functio navicularia*, a cavaliere tra IV e V sec. d.C., che la legislazione volta alla repressione del fenomeno diviene massiccia, come appare testimoniato dall'elevato numero di costituzioni imperiali, conservate per lo più nel Codice Teodosiano, che lo riguardano.

Venendo a quest'ultimo insieme di fonti, esse si occupano di delineare i caratteri generali dei processi sui *falsa naufragia*, in ordine ad aspetti quali la competenza giudiziale ad effettuarli, i principi generali ispiratori, le modalità e tempistiche dei medesimi nonché, ciò che più interessa, in merito ai meccanismi concreti di assunzione del danno in capo all'autorità pubblica.

In relazione a quest'ultimo profilo, soccorre in particolar modo la testimonianza offerta da CTh. 13.9.1, dal cui esame si deduce che, se l'allegazione del *naufragium* risulterà sprovvista di prova, il *navicularius*, oltre a patire sanzioni aggiuntive di diritto criminale legate alla falsità e alla malafede di tale attestazione, dovrà rispondere della perdita del carico nei confronti dell'amministrazione annonaria; viceversa, egli, andando esente dalla sopportazione del *periculum maris*, godrà appunto del beneficio di un '*remedium ex indulgentia*' appositamente concesso quale garanzia pubblica del trasporto.

L'interpretazione di quest'ultima espressione, in tutta evidenza di formulazione assai generica, risulta in realtà essenziale, come si è sottolineato, proprio per dirimere la questione relativa alla portata della clausola '*publico periculo*'.

Allo stadio dell'arte, essa è stata intesa in dottrina alternativamente: come allusiva al mero esonero da responsabilità dei *navicularii* in caso di perdita delle merci dovuta a *naufragium* (Solazzi), ovvero come un riferimento all'intervento diretto, compiuto da parte dell'autorità pubblica a vantaggio dei trasportatori privato, consistente nella riparazione o ricostruzione delle navi da questi impiegate nell'infruttuoso viaggio (De Robertis).

Tra le due prospettazioni, secondo l'orientamento ad oggi prevalente, deve ritenersi maggiormente attendibile la prima: pur essendo talora attestato l'intervento diretto dell'amministrazione annonaria nella costruzione o riparazione di navi, tenuto anche conto del fatto che esso doveva avere luogo più che altro in circostanze particolari, l'estrema genericità del *remedium* in discorso non induce a pensare che si stia facendo riferimento proprio a tale fattispecie. Di conseguenza, così si argomenta prevalentemente in letteratura, l'espressione non può che essere intesa come un'esenzione dei trasportatori privati dalla responsabilità del danno (come sembrerebbe a prima vista confermato anche dall'analisi di altre due *leges* imperiali dedicate alla repressione delle frodi dei *navicularii*: CTh. 13.9.4 [= C. 11.6.4] e CTh. 13.9.5, sulle quali ci siamo soffermati nel corso dell'indagine).

Anche quest'ultima interpretazione, tuttavia, non sembra cogliere appieno nel segno.

A ben guardare, se così fosse da interpretarsi la locuzione '*remedium ex indulgentia*', il significato e il contenuto tecnico di tutela per il *nauta* della stessa clausola '*publico periculo*' apparirebbero in definitiva alquanto ridondanti: se infatti l'accesso a questa forma di protezione è basato sulla prova di non colpevolezza da parte dell'armatore, raggiunta attraverso la dimostrazione di avere patito *naufragium*, è da credere che, già sulla base di quest'ultima circostanza, l'esclusione di una forma di responsabilità in capo al denunciante fosse fuori discussione.

Per altro verso, si deve anche sottolineare come, a quanto sembra, nel contesto delle costituzioni in commento, sembra proprio che il trasportatore, onde ritenersi liberato dagli obblighi contrattuali verso i pubblici uffici, dovesse necessariamente dar prova, appunto, di essere incorso in *naufragium*, essendo tale fattispecie da rapportare per antonomasia, nel contesto marittimo, alla *vis maior* come reso evidente, a tacer d'altro, dalla stessa *exceptio labeoniana*.

Come si ricorderà, tuttavia, il regime del *receptum*, al quale questa eccezione accede, non appare attestato nel contesto dei contratti di navigazione per motivi di pubblica utilità con la conseguenza che anche i *navicularii* sarebbero chiamati a rispondere della perdita delle merci secondo il criterio generale valevole sul piano del *ius civile* per la *locatio conductio*, ossia a titolo di *culpa*.

A questo punto, la necessità per l'armatore di provare in giudizio di essere incappato in *vis maior*, certamente non necessaria se il giudizio fosse ancorato appunto alla *culpa* quale canone soggettivo di imputazione dell'inadempimento, apre la strada, a mio avviso, a due possibili interpretazioni.

La prima congettura è quella di ritenere che egli, tenuto previamente in base appunto a tale criterio civilistico, deducesse in giudizio la prova del naufragio onde ottenere, non l'esonero da responsabilità (che permarrebbe infatti ancorato semplicemente all'accertamento negativo della *culpa* che dovrebbe trovare luogo, a rigore, in apposita e distinta sede processuale), ma determinati ulteriori specifici benefici, non precisati però dalle fonti in esame, accordati dall'amministrazione imperiale a coloro i quali avessero subito un evento tanto infausto. Si sarebbe potuto trattare forse di generiche elargizioni oppure, per quanto è stato prospettato in letteratura, di un intervento diretto nella riparazione delle navi.

Tale prospettazione non sembra però meritevole di accoglimento. Oltre che per le medesime obiezioni mosse alla ricostruzione di CTh. 13.9.1 proposta da De Robertis, tra cui l'assenza di appigli testuali, anche per la considerazione che appare alquanto improbabile, a fronte delle sanzioni e delle rigorose modalità di inchiesta previste, che il *navicularius* corresse il rischio di denunciare un naufragio pretestuoso al solo scopo di ottenere dei benefici aggiuntivi.

La seconda, invece, è quella di intendere la denuncia di *naufragium* operata dal *navicularius* come invocazione di una vera e propria fattispecie esimente da responsabilità (forse l'unica consentita, dal momento che altrimenti non si vedrebbe la necessità di richiamare a propria scusante un evento sussumibile entro la categoria della *vis maior*) e ritenere pertanto che, una volta appurata la fondatezza dell'evento e con ciò l'assenza di ogni profilo di colpevolezza riconducibile ad attività od omissioni del denunciante, per il tramite della clausola *publico periculo* in discorso egli otterrebbe, in definitiva, niente meno che l'esenzione dalla sopportazione del rischio in senso tecnico, rimanendo saldamente in capo al medesimo soggetto il diritto alla percezione della mercede.

Questa interpretazione, oltre ad offrire una lettura non ridondante del contenuto della clausola in esame, pur nella genericità delle formulazioni adoperate al di fuori del Digesto volte a descriverne, nella sostanza, il concreto operare in favore del trasportatore pubblico, presenta il vantaggio proprio di riconnettere queste ultime testimonianze a quanto si è osservato in merito a un passo cruciale come Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6, coerentemente con l'ipotesi prospettata per cui, nell'ambito di quest'ultimo, sia prevista una diversa regola di allocazione del rischio contrattuale: in capo agli armatori professionali, ma sulla base della corresponsione anticipata in loro favore della mercede e, quindi, in definitiva, in una fattispecie particolare.

Si potrebbe allora immaginare che le fonti prese in esame in questo capitolo rendano conto della perdurante vigenza del principio generale di allocazione del medesimo in capo ai pubblici uffici, al contempo circoscrivendolo però, non diversamente che per gli altri benefici volti a incrementare il

trasporto annonario, secondo la parabola intrapresa a partire dal periodo degli Antonini e poi divenuta via via più intensa, al novero degli effettivi aventi diritto.

In conclusione, al netto di ogni altra considerazione inerente alle fonti giuridiche e letterarie prese in esame nel secondo capitolo di questa trattazione, imprescindibili per tracciare una panoramica completa circa l'inquadramento della clausola '*publico periculo*' nei trasporti annonari, pare che il *quid proprium essentiae* della medesima fosse riconducibile, in ogni caso, indipendentemente appunto dalla terminologia impiegata per riferirsi ai meccanismi dell'assunzione del danno in capo agli apparati dell'amministrazione imperiale, al tema dell'esigibilità della mercede nonostante la perdita del carico per cause non dipendenti dal trasportatore.

Nell'ultima parte del presente lavoro si è presa in esame la natura del *periculum creditoris* nell'ambito dell'assetto negoziale riconducibile alla figura giuridica del *fenus nauticum*, in una con le ulteriori questioni problematiche costituite dall'individuazione dei mezzi di tutela esperibili dal *creditor pecuniae traiecticiae* e dalla collocazione del prestito marittimo all'interno del sistema contrattuale romano.

La prima questione è stata affrontata non disgiuntamente dall'analisi di altri aspetti, liminali a quello in discorso, formulati a partire dalle prospettazioni emerse in letteratura negli ultimi decenni. Così, si è anzitutto preso in posizione in favore della tesi che riconduce l'allocazione *a parte creditoris* del *periculum maris* tra gli elementi essenziali dell'assetto di interessi riconducibile allo schema della *pecunia traiecticia*. Questa prospettazione appare meritevole di accoglimento in considerazione del legame stringente, posto in luce dalle fonti a nostra disposizione, tra questo criterio di ripartizione del rischio e la possibilità, accordata al finanziatore dell'operazione, di godere, in deroga alla disciplina del mutuo ordinario, di taluni vantaggi relativi alla percezione degli interessi (facoltà di stabilire *usurae infinitae* e di poterle pretendere in via di azione pur se meramente oggetto di *nudum pactum conventum*: Mod. 10 *pand.* D. 22.2.1; Mod. 4 *reg.* D. 22.2.3; Paul. 25 *quaest.* D. 22.2.6; Paul. 3 *ad ed.* D. 22.2.7; *Diocl. et Max. AA. Scribonio Honorato* C. 4.33.2.1 [a. 286]; *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3; Paul. Sent. 2.14.3).

A partire da questa ricostruzione, si è quindi preso in considerazione pure il tema della qualificazione della condizione '*si salva navis pervenerit*', atta in definitiva a palesare l'intento delle parti di addossare il rischio della spedizione in capo al creditore, ascrivendola in ultima analisi all'alveo delle condizioni in senso tecnico: vale a dire che, in difetto di questa statuizione delle parti, una determinata *mutui datio*, pur destinata a sovvenzionare un'impresa oltremare, dovrebbe essere pur sempre ricondotta al regime del mutuo ordinario. Ciò in quanto le fonti citate che evidenziano l'essenzialità del *periculum creditoris*, sotto diversa angolazione prospettica, chiarificano altresì che l'assunzione dei rischi in capo al *fenerator* dovrà essere stata puntualmente convenuta tra i contraenti, altrimenti la fattispecie negoziale posta in essere sarà qualificabile come mutuo ordinario.

È poi risultato di centrale importanza l'analisi di *Diocl. et Max. AA. Aureliae Iulianae* C. 4.33.4.3, rescritto della cancelleria dioclezianea in cui si stabilisce, in sintesi, che a gravare sul *creditor pecuniae traiecticiae* siano soltanto i *pericula* strettamente inerenti alla navigazione, non anche quelli derivanti dalla violazione di leggi o limiti contrattuali imputabile al debitore stesso, che permane in questi casi responsabile del cattivo esito dell'operazione.

Il passo, in altre parole, induce a inquadrare il *periculum* gravante sul finanziatore nella categoria del rischio contrattuale in senso tecnico, pur se tale nozione, rispetto a quanto avviene nel campo dei contratti sinallagmatici come la *locatio conductio*, necessita di essere rimodulata.

Sotto questo profilo, a differenza che nella locazione, nell'ambito del *fenus nauticum* si ha che le «regole di distribuzione della mancata o ridotta utilità proveniente dal contratto», per il caso in cui appunto intervenga «un evento imprevisto non imputabile ad alcuno dei contraenti interferisca con le loro prestazioni, rendendole più onerose per una parte o meno vantaggiose per l'altra» operano alquanto rigidamente: è infatti prestabilito il contraente che perderà il diritto alla propria prestazione, il creditore appunto, nell'ipotesi di perdita del natante non imputabile al *nauta*-debitore.

Al tempo stesso, muovendo da alcune speculazioni formulate in letteratura a proposito dell'individuazione della *ratio* giustificatrice della regola dell'allocazione del rischio in capo al creditore, pare che il *periculum creditoris* in parola potrebbe essere riguardato anche come rischio in senso imprenditoriale.

A questo riguardo, parte della dottrina ha sottolineato come i soggetti finanziati dovessero apparire in un numero cospicuo di casi come imprenditori di piccole dimensioni, che avevano cioè investito la parte più rilevante delle proprie sostanze nella specifica impresa di navigazione sovvenzionata: pertanto, in caso di naufragio, costoro difficilmente avrebbero versato in condizioni di solvibilità atte a soddisfare la pretese creditorie al pagamento del capitale e degli interessi; contrariamente, si sarebbe trovato presumibilmente in migliori condizioni finanziare dopo aver realizzato l'affare nel luogo di arrivo. Sotto questo profilo, sappiamo infatti che, una volta giunta salva nel porto di destinazione la nave, il debitore aveva in effetti a disposizione un certo breve lasso temporale (fissato nella misura di venti in diritto giustinianeo), appunto per reperire il denaro necessario e quindi adempiere alla propria obbligazione. A fronte di una tale situazione fattuale, è allora più che ragionevole ipotizzare che sia parsa equilibrata ai *prudentes* la soluzione, presumibilmente già diffusa nella prassi, di trasferire, per il tempo di durata del viaggio, l'allocazione del il rischio (in senso anche) imprenditoriale dal soggetto sovvenzionato al finanziatore, consentendo al tempo stesso a quest'ultimo di ottenere, come già accennato, una qualche forma di remunerazione, in punto di disciplina delle *usurae*, a titolo di *pretium periculi*.

Focalizzando quindi l'attenzione sulla tutela processuale del *fenus nauticum*, si è osservato in primo luogo come, nell'ipotesi, certamente diffusa nella prassi, in cui le parti avessero fatto ricorso ad una *stipulatio* (a seconda dei casi, o per sanzionare la pretesa alle *usurae* o per includervi l'intero assetto negoziale), sarebbe stato possibile per il creditore cumulare i mezzi rimediali esperibili dal mutuante che rivestisse al contempo la posizione di stipulante, ossia: l'*actio* o *condictio certae creditae pecuniae* e l'*actio incerti ex stipulatu*, la prima a tutela della pretesa avente ad oggetto il pagamento di una determinata somma di denaro, a prescindere da quale che fosse l'origine del credito; la seconda a fronte dell'esistenza di un'*obligatio incerti*.

Il punto di maggiore interesse, anche rispetto alla configurazione della *pecunia traiecticia* all'interno del sistema romano dei contratti, attiene all'individuazione degli strumenti processuali attraverso cui prendeva corpo il principio dell'azionabilità *ex pacto* delle *usurae*.

In argomento, si è rilevato come le fonti a nostra conoscenza si appalesino sostanzialmente silenti e come ciò abbia portato la dottrina novecentesca a ipotizzare che la figura giuridica in esame dovesse reputarsi come convenzione atipica, tutelabile ricorrendo unicamente alla stipulazione di una clausola penale (Biscardi) o di una *stipulatio tout court* (De Martino) mediante la quale la *pecunia traiecticia* avrebbe così ottenuto piena sanzione giuridica all'interno dell'ordinamento giuridico romano.

In verità, come è stato rilevato da più recente dottrina (Pontoriero), queste prospettazioni trascurano il dato, che emerge come inequivocabile sulla base della terminologia impiegata nelle testimonianze di cui disponiamo, per cui l'assetto di interessi in questione viene saldamente ricondotto dai *prudentes* entro il perimetro concettuale del contratto reale di mutuo, figura certamente tipizzata.

Al contempo, appare nel complesso ragionevole la congettura, emersa in letteratura (Pontoriero, Giuffrè), secondo cui, nell'ambito del processo *per formulas*, alla pretesa creditoria avente ad oggetto il pagamento delle *usurae ex pacto* sia stata approntata tutela giurisdizionale per il tramite dell'*actio praescriptis verbis*. Infatti, come chiarito da recente dottrina (Sciandrello), sembra che quest'ultima fosse stata congegnata, al suo primo apparire, non già per la protezione dei contratti innominati (essendo quest'ultima un'applicazione più tarda del rimedio), quanto piuttosto per conferirla a situazioni che, pur di per sé inquadrabili tipicamente, non potevano tuttavia trovare salvaguardia nel caso concreto sulla base delle azioni edittali, in ragione di uno scostamento di quest'ultimo dalla fattispecie astratta.

A valle delle conclusioni progressivamente raggiunte nei singoli capitoli del presente lavoro, sembra imporsi infine una riflessione di carattere generale.

Se vi è un risultato che emerge con particolare evidenza dall'indagine svolta, esso consiste nella necessità di superare una lettura frammentaria delle diverse figure giuridiche tradizionalmente ricondotte all'ambito dei traffici marittimi romani.

La *locatio conductio ad merces vehendas*, il regime del trasporto annonario effettuato *publico periculo* e la *pecunia traiecticia* sono stati per lungo tempo studiati come figure giuridiche distinte, accomunate soltanto dal riferimento materiale alla navigazione.

L'esame congiunto delle fonti prese in considerazione suggerisce invece una prospettiva differente.

Al di là delle peculiarità strutturali che caratterizzano ciascuna di tali fattispecie, esse appaiono infatti attraversate da una medesima problematica di fondo: la necessità di individuare criteri giuridici idonei a distribuire le conseguenze economiche derivanti dall'incertezza connaturata all'esperienza della navigazione.

Sotto questo profilo, il *periculum* non si presenta come un elemento accessorio o marginale della disciplina marittima romana, né come una nozione impiegata occasionalmente dai *prudentes* per risolvere singole controversie.

Esso costituisce, piuttosto, una categoria interpretativa capace di illuminare l'unità sottesa a settori apparentemente eterogenei dell'esperienza giuridica romana. Che si tratti della spettanza della *vectura* in caso di mancata esecuzione del trasporto, dell'assunzione pubblica delle conseguenze patrimoniali derivanti dai rischi dell'approvvigionamento annonario o, ancora, della traslazione del rischio della navigazione sul creditore nell'ambito del prestito marittimo, il problema giuridico rimane sostanzialmente il medesimo: stabilire su quale soggetto debbano ricadere le conseguenze economiche di eventi che sfuggono al controllo delle parti e che trovano la loro origine nei *pericula maris*.

Da questo punto di vista, la riflessione giurisprudenziale romana appare animata da una notevole coerenza di fondo. Pur in assenza di costruzioni sistematiche assimilabili a quelle della moderna dogmatica del rischio contrattuale, i giuristi romani elaborarono soluzioni differenziate ma riconducibili ad una comune esigenza: individuare, alla luce dell'assetto negoziale concretamente perseguito, il soggetto chiamato a sopportare le conseguenze patrimoniali dell'*alea* della navigazione.

Ed è proprio tale esigenza, in definitiva, a conferire unità ai molteplici istituti esaminati e a consentire di cogliere nel *periculum maris* non un tema settoriale della storia del diritto romano, bensì uno dei luoghi privilegiati nei quali osservare il modo in cui la *scientia iuris* affrontò il problema, universalmente umano, della distribuzione giuridica dell'incertezza.

BIBLIOGRAFIA

ABBOTT C., *A Treatise of the Law Relative to Merchant Ships and Seamen*, London, 1802.

ALBERTARIO E., *Istituti commerciali del diritto romano*, in *Atti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni*, VI, 1933.

ALESSANDRI S., *D. 49.14.5.1 Ulpianus, 'libro XVI ad edictum'. Il pagamento del prezzo nelle vendite fiscali*, Bari, 2014.

ALZON C., *Les risques dans la 'locatio-conductio'*, in *Labeo*, XII, 1966.

ALZON C., *Problèmes relatifs à la location des entrepôts en droit romain*, Paris, 1965.

AMELOTTI M., *Leggi greche in diritto romano*, in *MEP*, IV, 2001.

AMIRANTE L., *Ricerche in tema di locazione*, in *BIDR*, LXII, 1959.

ANDREAU J., *Les intérêts des prêts dans les tablettes de Murecine,* in *Cahiers du Centre Gustave-Glotz*, XI, 2000.

ANKUM H., *'Remissio mercedis'*, in *RIDA*, XIX, 1972.

ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008[2].

APARACIO PÉREZ A., *Taxation in times of the Principate*, in *Gerión*, XXVII, 2009.

APICELLA G., voce *Mutuum* in *DI.*, XV.2, 1904-1911.

APPLETON C., *Contribution à l'histoire du prêt à intérêt à Rome: le taux du 'fenus unciarium'*, in *RH*, XLIII, 1919.

ARANGIO-RUIZ V., *'Negotia'* in *'Fontes iuris Romani Antejustiniani'*, III, Florentiae, 1943.

ARANGIO-RUIZ V., *Lineamenti del sistema contrattuale nel diritto dei papiri*, Milano, 1928.

ARANGIO-RUIZ V., *Responsabilità contrattuale in diritto romano*[2], Napoli, 1935 (rist. 1958).

ARCHI G.G. - BARTOLETTI COLOMBO M., *'Legum Iustinianii Imperatoris Vocabularium, Novellae, pars Graeca'*, IV, Milano, 1988.

ARCHI G.G., *Condizione (diritto romano)*, in *ED*, VIII, 1961.

ARIAS RAMOS J., *El transporte marítimo en el mundo romano (discurso de apertura). Curso 1948-1949*, Vallaloid, 1948.

ARNAOUTOGLOU I.N., *Roman Law and 'collegia' in Asia Minor*, in *RIDA*, XLIX, 2002.

ARNAUD P., *Le gouvernement provincial de M. Aurelius Masculus, la saeculi felicitas et la «crise» de Cemenelum*, in *Espaces et pouvoirs dans l'Antiquité de l'Anatolie à la Gaule. Hommages à Bernard Rémy*, édité par J. Dalaison, Grenoble, 2007.

ARTNER M., *'Agere praescriptis verbis'. Atypische Geschäftsinhalte und klassisches Formularverfahren*, Berlin, 2002.

ASHBURNER W., *Νόμος 'Ροδίων ναυτικός. The Rhodian sealaw*, Oxford, 1909.

ATKINSON K.M.T., *Rome and the Rhodian Sea-Law*, in *Iura*, XXV, 1974.

BABUSIAUX U., *'Id quod actum est'. Zur Ermittlung des Parteiwillens im klassischen römischen Zivilprozeß*, München, 2006.

BADIAN E., *Publicans and Sinners. Private Enterprise in the Service of the Roman Republic*, Oxford, 1972.

BALDACCI P., *'Negotiatores' e 'mercatores frumentarii' nel periodo imperiale*, in *RIL*, CI, 1967.

BALLISTRERI N., *Il 'columbarium' ligoriano, tra epigrafia, archeologia e codicologia*, in *Vigna Codini e dintorni. Atti del convegno (Roma, 10 giugno 2015)*, a cura di D. Manacorda, Bari, 2017.

BAMMATE N., *Origine et nature du legs 'sinendi modo'*, Lausanne - Paris, 1947.

BANDINI V., *Appunti sulle corporazioni romane*, Milano, 1937.

BAROT A., *Les navicuires d'Arles à Beyrouth*, in *Rev. Arch.*, IV, 1905.

BARTOLI A SAXOFERRATO, *In secundam Digesti veteris partem*, ed. Venetiis 1615, 127r (*ad D. 19.2.60.8*).

BECATTI G., *Scavi di Ostia. Mosaici e pavimenti marmorei*, Roma, 1961.

BERGER A., voce *Fenus nauticum*, in *Encyclopedic Dictionary of Roma Law*, Philadelphia, 1953.

BERTOLINI C., *Appunti didattici di diritto romano. Le obbligazioni. Parte speciale*, I, *Contratti; patti; quasi contratti,* Torino, 1905.

BESNIER M., *'Navicularius-naukleros'*, in *DAGR*, IV, Paris, 1907.

BETTI E., *'Periculum': problemi del rischio contrattuale in diritto classico e giustinianeo*, in *Studi in onore di Pietro de Francisci*, I, Milano, 1956.

BETTI E., *Diritto romano*, I, *Parte generale*, Padova, 1935.

BETTI E., *Istituzioni di diritto romano*, II.1, Padova, 1962.

BETTI E., *La struttura dell'obbligazione romana e il problema della sua genesi*, Milano, 1955.

BETTI E., *Lezioni di diritto romano. Rischio contrattuale – atto illecito – negozio giuridico*, Roma, 1958-1959.

BETTI E., *Teoria generale delle obbligazioni*, III, *Fonti e vicende dell'obbligazione*, Milano, 1954.

BETTI E., *Zum Problem der Gefahrtragung bei zweiseitig verpflichtenden Verträgen*, in *ZRG RA*, LXXXII, 1965.

BIANCHI FOSSATI VANZETTI M., *'Pauli Sententiae'. Testo e 'interpretatio'*, Padova, 1995.

BIANCHINI M., *Attività commerciali fra privato e pubblico in età imperiale*, in *'Fides', 'fidelitas' e 'ius'. Studi in onore di Luigi Labruna*, I, Napoli, 2007.

BICCARI M.L., *L'approvigionamento granario di Roma in età tardoimperiale: il ruolo del 'praefectus annonae'*, in *Studi urb.*, LXXI, 2020.

BICCARI M.L., *Food and the Meat Supply Chain in Ancient Rome*, in *Towards Safe Food. Rights, Rules, Values in the Meat Value Chain*, edited by P. Campanella, Napoli, 2024.

BILLETER G., *Geschichte des Zinsfusses im griechisch-römischen Altertum bis auf Justinian*, Leipzig, 1898.

BIONDI B., *Istituzioni di diritto romano*[4], Milano, 1972.

BISCARDI A., *'Actio pecuniae traiecticiae'. Contributo alla dottrina delle clausole penali*, Siena, 1947.

BISCARDI A., *La struttura classica del 'fenus nauticum'*, in *Studi in memoria di A. Albertoni*, Padova, 1937.

BOGAERT R., *Notes critiques, juridiques et économiques sur le discours contre Phormion (Démosthène, or., 34)*, in *Studi in onore di E. Volterra*, III, Milano, 1971.

BONIFACIO F., *Ricerche sul deposito irregolare in diritto romano*, in *BIDR*, XLIX-L, 1947.

BONINI R., *I 'libri de cognitionibus' di Callistrato*, I, *Ricerche sull'elaborazione giurisprudenziale della 'cognitio extra ordinem'*, Milano, 1964.

BÖRNER E., *Der staatliche Korntransport im griechisch-römischen Aegypten*, Hamburg, 1939.

BOSELLI A., voce *Alea*, in *NNDI*, I.1, 1957.

BOVE L., *A proposito di nuove 'Tabulae Pompeianae'*, in *Labeo*, XVII, 1971.

BOVE L., *Documenti di operazioni finanziarie dall'archivio dei Sulpici. 'Tabulae Pompeianae' di Murécine*, Napoli, 1984.

BRECHT C.H., *Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht*, München, 1962.

BRETONE M., *La nozione romana di usufrutto*, I, *Dalle origini a Diocleziano*, Napoli, 1962.

BRETONE M., *Note minime su Celsus filius*, in *Labeo*, IX, 1963.

BRETONE M., *Storia del diritto romano*, Roma - Bari, 1987.

BRETONE M., *Tecniche e ideologie dei giuristi romani*[2], Napoli, 1982.

BROEKAERT W., *'Creatio ex nihilo'? The Origin of the 'corpora nauiculariorum' Reconsidered*, in *Latomus*, LXVII.3, 2008.

BROEKAERT W., *Roman Economic Policies during the Third Century A.D.: the Evidence of 'Tituli Picti' on Oil Amphorae*, in *Ancient Society*, XXXVIII, 2020.

BUONGIORNO P. - CAMODECA G., *I 'senatus consulta' nella documentazione epigrafica dall'Italia*, in *Die 'senatus consulta' in den epigraphischen Quellen. Texte und Bezeugungen*, herausgegeben von P. Buongiorno und G. Camodeca, Stuttgart, 2021.

BUONGIORNO P., *'Senatus consulta Claudianis temporibus facta': una palingenesi delle deliberazioni senatorie dell'età di Claudio (41-54 d.C.)*, Napoli, 2010.

BUONGIORNO P., *Riflessione sulle riforme in tema di diritto associativo da Augusto a Settimio Severo*, in *Iura*, LXXI, 2023.

BURDESE A., *Sul riconoscimento civile dei contratti innominati*, in *Iura*, XXXVI, 1985.

BURDESE A., *Osservazioni in tema di cd. contratti innominati*, in *Estudios en homenaje al Profesor J. Iglesias con motivo de sus bodas con la enseñanza (1936-1986)*, I, coordinado por J. Roset Esteve, Madrid, 1988.

BURDESE A., *Sul concetto di contratto e i contratti innominati in Labeone*, in *Atti del seminario sulla problematica contrattuale in diritto romano (Milano, 7-9 aprile 1987)*, I, Milano, 1988.

BURDESE A., *Recenti prospettive in tema di contratti,* in *Labeo*, XXXVIII, 1992.

BURDESE A., *Manuale di diritto privato romano*, Torino, 1993.

BURDESE A., *La nozione classica di 'naturalis obligatio'*, Torino, 1955.

BÜRGE A., *Der Witz im antiken Seefrachtvetrag. Beobachtungen zur Vertragspraxis im antiken Mittelmeerraum*, in *Index*, XXII, 1994.

BYOUNG-HO J., *Darlehensvalutierung in römischen Recht*, Göttingen, 2002.

CAGNAT R., s.v. *Portorium, portus*, in *Dictionnaire des antiquité grecques et romaines*, IV.1, Paris, 1877-1919.

CALCAGNO M., *Un sistema nuovo di controllo sulle navi in partenza: la costituzione di Teodosio II del 18 settembre 420 (accolta in CTh. VII, 16,3)*, in *Civiltà classica e cristiana*, III, 1982.

CALONGE A., *La compraventa civil de cosa futura*, Salamanca, 1963.

CALZA G., *Il piazzale delle corporazioni e la funzione commerciale di Ostia*, in *BCAR*, XLIII, 1915.

CAMODECA G., *L'archivio puteolano dei Sulpicii*, I, Napoli, 1992.

CAMODECA G., *Puteoli porto annonario e il commercio del grano in età imperiale*, in *Le ravitaillement en blé de Rome et des centres urbaines des début de la République jusqu'au Haut Empire (Actes du Coll. Intern. Éc. Franç. de Rome-Centre J. Bérard, 14-16 feb. 1991)*, Roma - Napoli, 1994.

CAMPANINO G., voce *Prestito a cambio marittimo (diritto commerciale marittimo)*, in *Nuovo Digesto Italiano*, X, Torino, 1939.

CANDY P.*, Credit for Carriage: TPSulp. 78 and P. Oxy. XLV 3250*, in *Roman Law and Maritime Commerce*, edited by P. Candy and M. Ferrándiz, Edinburgh, 2022.

CANDY P., *Historical Development of Roman Maritime Law during the Late Republic and Early Principate*, Edinburgh, 2019.

CANNATA C.A., *Ricerche sulla responsabilità contrattuale nel diritto romano*, I, Milano, 1966.

CANNATA C.A., *Sulla 'divisio obligationum' nel diritto romano repubblicano e classico (Studi sulle obbligazioni, II)*, in *Iura*, XXI, 1970.

CANNATA C.A., *Sul problema della responsabilità nel diritto privato romano*, in *Iura*, XLIII, 1992.

CANNATA C.A., *Le disavventure del capitano J.P. Vos*, in *Labeo*, XLI, 1995.

CANNATA C.A., *Sul problema della responsabilità nel diritto privato romano (materiali per un corso di diritto romano)*, Catania, 1996.

CANNATA C.A., *L'actio in factum civilis'*, in *Iura*, LVII, 2008-2009.

CANNATA C.A., *Labeone, Aristone e il sinallagma*, in *Iura*, LVIII, 2010.

CANNATA C.A., *Corso di Istituzioni di diritto romano*, II.1, Torino, 2017.

CANTARELLI L., *I vini della Gallia Narbonese e le anfore vinarie del Monte Testaccio e del Castro Preorio*, in *BCAR*, XLIII, 1915.

CAPOGROSSI COLOGNES L., *Ai margini della proprietà fondiaria*[3], Roma, 1998.

CAPOGROSSI COLOGNESI L., *Le locazioni agrarie: diritto ed economia nell'antica Roma*, in *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XLIII, 1993.

CAPOGROSSI COLOGNESI L., *'Remissio mercedis'. Una storia tra logiche di sistema e autorità della norma*, Napoli, 2005.

CARANDINI A., *Quando la dimora dello strumento è l'uomo. Prefazione a* J. COLENDO, *L'agricoltura nell'Italia romana*, Roma, 1980.

CARANDINI A., *Schiavi in Italia. Gli strumenti pensanti dei Romani fra tarda Repubblica e Medio Impero*, Roma, 1988.

CARAVELLI C., voce *Alea*, in *NDI*, I, Torino, 1937.

CARDILLI R., *L'obbligazione di 'praestare' e la responsabilità contrattuale in diritto romano: (II sec. a.C-II sec. d.C.)*, Milano, 1995.

CARDILLI R., *'Fenus', 'usurae' e interessi pecuniari come 'frutti civili'*, in *La dette contre le développement. Quelle stratégie pour les peuples méditerranéens?*, édité par P. Catalano et A. Sid Ahmed, Paris, 2003.

CARDINALI G., *'Frumentatio'*, in *DE*, III, 1904.

CARNAZZA G., *Il diritto commerciale dei Romani*, Catania, 1891.

CARRIÉ, *Les distributions alimentaires dans les cités de l'Empire romain tardif*, in *MEFRA*, LXXXVII, 1975.

CARRO V., *'Gai. Inst. 3.146': considerazioni sui contratti condizionati di locazione e vendita*, in *'Interpretatio prudentium'*, I.2, 2016.

CARRO V., *Riflessioni sul rischio contrattuale in diritto romano*, in *Il diritto come scienza di mezzo. Studi in onore di Mario Tedeschi*, a cura di M. d'Aurienzo, 2017.

CARRO V., *I gladiatori e il loro regime giuridico: 'traditio gladiatorum'*, in *Atti Acc. Rom. Cost.*, XXIII, 2019.

CARVAJAL P., *La persistencia de 'recipere' en su acepción de prometer y la desvinculación entre 'vis maior' y la 'exceptio Labeonis' en época postclasica 'salvum recipere obligare' y 'suscipere in fidem suam'*, in *Studi in onore di A. Metro*, I, a cura di C. Russo Ruggeri, Milano, 2009.

CASOLA M., *L'equipaggio delle navi nell'antico Mediterraneo: reclutamento e disciplina*, in *Annali del Dipartimento Jonico*, IV, 2016.

CASSOLA F., *I gruppi politici romani nel III sec. a.C.*, Trieste, 1962.

CASSON L., *The Role of the State in Rome's Grain Trade*, Ann Arbor, 1980.

CASSON L., *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1971 (rist. Baltimore, 1995).

CASTAGNETTI S., *I 'collegia' della Campania*, in *Forme di aggregazione nel mondo romano*, a cura di E. Lo Cascio e G.D. Merola, Bari, 2007.

CASTÁN PÉREZ GÓMEZ S., *'Condicio iuris' y 'tacita condicio': las condiciones implicitas en el derecho privado romano*, Madrid, 2006.

CERAMI P., *Considerazioni sulla cultura e sulla logica di Cecilio Africano (A proposito di D. 35.2.88 pr.)*, in *Iura*, XXII, 1971.

CERAMI P. - DI PORTO A. - PETRUCCI A., *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, Torino, 2010.

CERATI A., *Caractère annonaire et assiette de l'impot foncier au Bas-Empire*, Paris, 1975.

CERVENCA G., voce *Usura (diritto romano)*, in *ED*, XLV, Milano, 1992.

CHASTAGNOL A., *La préfecture urbaine à Rome sous le Bas-Empire*, Paris, 1960.

CHEVALIER L., *Torture*, in *DTch*, VII, 1963.

CHEVREAU E., *La 'lex Rhodia de iactu': un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain*, in *TR*, LXXIII, 2005.

CHIUSI T.J., *Diritto commerciale romano? Alcune osservazioni critiche*, in *'Fides', 'fidelitas' e 'ius'. Studi in onore di Luigi Labruna*, I, Napoli, 2007.

CICERO D., *Per un'analisi dei contratti di misthoprasia*, in *IAH*, VI, 2014.

CICERO D., *'Mensura', 'probatio' e garanzie contro il rischio della navigazione, nel regime dei trasporti pubblici in età imperiale* (tesi di dottorato), Palermo, 2016.

CIMMA M.R., *Ricerche sulle società di 'publicani'*, Milano, 1981.

CLAESSENS J., *De corporatie der bakker de brooduitdeelingen en der verkoop van olie, in de hoofdsteden van her rijk Rome en Constantinopel tijdens de IV ceuw volgens dem 'Codex Theodosianus'* (thèse), Louvain, 1940.

CLARYSSE W., *Idion and idiotikon ploion*, in *ZPE*, LXXXIX, 1991.

COBETTO GHIGGIA P., *Orazioni (XXXII-XXXV)*, Alessandria, 2023.

COQUILLETTE D., *The Civilian Writers of Doctors' Commons, London. Three Centuries of Juristic Innovation in Comparative, Commercial, and International Law*, Berlin, 1988.

COSTA E., *La locazione di cose nel diritto romano*, Torino, 1915.

COURTOSI CH., *Les politiques navales de l'Empire romain*, in *MEFR*, LVI, 1939.

CRACCO RUGGINI L., *Economia e società nell'Italia annonaria. Rapporti tra agricoltura e commercio dal IV al VI secolo d.C.*, Milano, 1961.

CRACCO RUGGINI L., *Le associazioni professionali nel mondo romano-bizantino*, in *Artigianato e tecnica nella società dell'Alto Medioevo occidentale*, Spoleto, 1971.

CRACCO RUGGINI L., *La vita associativa nelle città dell'Oriente greco: tradizioni locali e influenze romane*, in *Assimilation et résistence à la culture gréco-romaine dans le monde ancien. Travaux du VI Congrès Int. d'Ét. Class. (Madrid, 1974)*, édité par D.M. Pippidi, Paris, 1976.

CRACCO RUGGINI L., *L'annona di Roma nell'età imperiale*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio, i materiali di Roma e del suburbio*, a cura di S. Settis, Roma, 1985.

CRIFÒ G., *Attività normativa del Senato in età repubblicana*, in *BIDR*, LXXI, 1968.

CROOK J.A., *Law and Life of Rome, 90 B.C.-A.D.*, Ithaca, 1967.

CUAIACII I., *'Observationum et emendationum libri XVIII'*, Coloniae Agrippinae, 1598.

CUIACII I., *'Observationes et emendationes'*, in *'Opera'*, III, Neapoli, 1758.

CURSI M.F. - FIORI R., *Le azioni generali di buona fede e di dolo nel pensiero di Labeone*, in *BIDR*, CV, 2011.

D'ORTA M., *Dalla morfogenesi alla struttura del diritto commerciale: imprenditorialità e diritto. L'esperienza di Roma antica*, in *'Fides', 'fidelitas' e 'ius'. Studi in onore di Luigi Labruna*, I, Napoli, 2007.

DAUBE D., *Slightly Different*, in *Iura*, XII, 1961.

DE BOSSIEU A., *Inscriptions antiques de Lyon*, Lyon, 1846-1854.

DE LAET S.J., *'Portorium'*, Brugge, 1949.

DE LIGT L., *D. 47,22,1, pr.-1 and the Formation*, in *Latomus*, LX, 2001.

DE MARCO N., *L'"actio oneris aversi'. Appunti su un equivoco ricostruttivo*, in *Labeo*, XLIX, 2003.

DE MARTINO F., *Sul 'foenus nauticum'*, in *RDN*, I.1, 1935.

DE MARTINO F., *Ancora sul 'foenus'*, in *RDN*, I, 1936.

DE MARTINO F., *Note di diritto marittimo romano. 'Lex Rhodia'(II-III)*, in *RDN*, IV.1, 1938.

DE MARTINO F., *Sul"actio pecuniae traiecticiae'*, Siena, 1947.

DE MARTINO F., *Riforme del IV sec. a.C.*, in *BIDR*, LXXVIII, 1975.

DE MARTINO F., *Diritto e società nell'antica Roma*, I, Roma, 1979.

DE MARTINO F., *Storia economica di Roma antica*, II, Firenze, 1980.

DE MARTINO F., *Diritto privato e società romana*, Roma, 1982.

DE NEEVE P.W., *'Remissio mercedis'*, in *ZSS*, C, 1983.

DE ROBERTIS F.M., *Il 'corpus navicolariorum' nella stratificazione sociale del basso Impero*, in *RDN*, III, 1937.

DE ROBERTIS F.M., *I rapporti di lavoro nel diritto romano*, Milano, 1946.

DE ROBERTIS F.M., *'Receptum nautarum'. Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano, con riferimento alla disciplina particolare concernente il 'caupo' e lo 'stabularius'*, in *Ann. Bari*, XII, 1952.

DE ROBERTIS F.M., *Il fenomeno associativo nel mondo romano; dai collegi della repubblica alle corporazioni del basso Impero*, Napoli, 1955.

DE ROBERTIS F.M., *Il tramonto delle corporazioni da Teodosio II a Giustiniano*, in *Orpheus*, II, 1955.

DE ROBERTIS F.M., *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'età repubblicana*, in *RDN*, XXVI.1, 1965.

DE ROBERTIS F.M., *Storia delle corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, I, Bari, 1971.

DE ROBERTIS F.M., *Storia delle corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, II, Bari, 1971.

DE ROBERTIS F.M., *La responsabilità contrattuale nel sistema della Grande Compilazione*, II, Bari, 1982.

DE ROBERTIS F.M., *La responsabilità contrattuale nel sistema della grande compilazione*, Bari, 1983.

DE RUGGIERO R., *I papiri greci e la 'stipulatio duplae'*, in *BIDR*, XIV, 1901.

DE SALVO L., *'Navicolariam nolui esse Ecclesiam Christi' (a proposito di Aug. serm. 355, 4)*, in *Latomus*, XLVI, 1987.

DE SALVO L., *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I 'corpora navicolariorum'*, Messina, 1992.

DE SARLO L., *Alfeno Varo e i suoi 'Digesta'*, Milano 1940.

DE STE. CROIX G.E.M., *Ancient Greek and Roman Maritime Loans*, in *Debits, Credits, Finance and Profits*, edited by H. Edey and B.S. Yamey, London, 1974.

DE VILLA V., *Le 'usurae ex pacto'*, Roma, 1937.

DE VISSCHER F., *La notion du 'corpus' et le régime des associations privées à Rome*, in *Scritti in onore di Contardo Ferrini pubblicati in occasione della sua beatificazione*, IV, Milano, 1949.

DEMOGUE R., *Traité des obligations en général*, V, Paris, 1925.

DEMOGUE R., *Traité des obligations en général*, VI, Paris, 1932.

DERNBURG H., *System des römischen Rechts (Pandekten)*, II, Berlin, 1928.

DI CINTIO L., *'Natura debere'. Sull'elaborazione giurisprudenziale romana in tema di obbligazione naturale*, Soveria Mannelli, 2009.

DI COLA V., *L'arco 'di Druso' nel Cinquecento: a proposito di un disegno di Pirro Ligorio*, in *Vigna Codini e dintorni. Atti del convegno (Roma, 10 giugno 2015)*, a cura di D. Manacorda, Bari, 2017.

DI PORTO A., *Impresa collettiva e schiavo 'manager' in Roma antica (I sec. a.C.-II sec. d.C.)*, Milano, 1984.

DI PORTO A., *Il diritto commerciale romano. Una zona d'ombra nella storiografia romanistica e nelle riflessioni storico-comparative dei commercialisti*, in *Nozione, formazione e interpretazione del diritto dall'età romana alle esperienze moderne. Ricerche dedicate al prof. F. Gallo*, III, Napoli, 1997.

DICKS B., *Rhodes*, Newtown Abbott, 1974.

DOMAT J., *Les lois civiles dans leur ordre naturel*, I, Paris, 1777.

DONATUTI G., *Di un punto controverso in materia di stipulazione penale*, in *SDHI*, I, 1935.

DRAGON G., *Naissance d'une capitale. Costantinople et ses institutions de 330 a 451*, Paris, 1974.

DRESSEL H., *'Tituli picti in amphoris in monte Testaceo et in emporio repertis'*, in *CIL*, XV.2, 1899.

DU PLESSIS P.J., *Letting and Hiring in Roman Legal Thought: 27 BCE - 284 CE*, Leiden - Boston, 2012.

DUARENI F., *'Commentaria*, *in tit. Ad leg. Rhodiam de iactu'*, cap. IV, in *'Opera omnia'*, Francofurti, 1607.

DUPONT C., *Le réglementation économique dans les constitutions de Constantin*, Lille, 1936.

ECKHARDT B., *Romanisierung und Verbrüderung. Das Vereinswesen im römischen Reich*, Berlin - New York, 2021.

ELIACHEVITCH B., *La personnalité juridique en droit privé romain*, Paris, 1942.

ERNST*, Die Nutzungrisiko bei der Pacht in der Entwicklung seit Servius*, in *ZZS*, CV, 1988.

ERNST W., *'Periculum conductoris'. Eine gleichlaufende Gefahrtragungsregel bei den Verträgen der 'locatio conductio'*, in *Festschrift H. Lange*, Berlin - Köln - Stuttgart, 1992.

FABBRI A., *'Rationalia in Pandectas'*, IV, Aurelianae, 1626.

FADDA C., *Istituti commerciali del diritto romano. Introduzione con una nota di lettura di Lucio Bove*, in *'Antiqua'*, XLVII, Napoli.

FASOLINO F., *L'anatocismo nel diritto romano*, in *Scritti in onore di V. Buonocore*, I, Milano, 2005.

FASOLINO F., *Studi sulle 'usurae'*, Salerno, 2006.

FASOLINO F., *Per una storia giuridica dell'anatocismo*, Napoli, 2016.

FASOLINO F., *Profili giuridici del mutuo di derrate*, in *TSDP*, XII, 2019.

FERCIA R., *Criteri di responsabilità dell''exercitor'. Modelli culturali dell'attribuzione di rischio e regime della nossalità nelle azioni penali 'in factum contra nautas, caupones, stabularios'*, Torino, 2002.

FERCIA R., *La responsabilità per fatto di ausiliari nel diritto romano*, Padova, 2008.

FIORENTINI M., *Reale e immaginario piratesco nel diritto romano. Storici, giuristi, legislatori*, in *'Latrocinium maris'. Fenomenologia e repressione della pirateria nell'esperienza romana, e oltre*, a cura di I.G. Mastrorosa, Roma, 2018.

FIORI R., *'Contrahere' in Labeone*, in *'Carmina iuris'. Mélanges en l'honneur de Michel Humbert*, édité par E. Chevreau, D. Kremer, A. Laquerrière-Lacroix, Paris, 2012.

FIORI R., *Forme e regole dei contratti di trasporto marittimo in diritto romano*, in *Rivista del diritto della navigazione*, XXXIX.1, 2010.

FIORI R., *La definizione della 'locatio conductio'. Giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, Napoli, 1999.

FIORI R., *L'allocazione del rischio nei contratti relativi al trasporto*, in *Diritto romano e economia. Due modi di pensare e organizzare il mondo (nei primi tre secoli dell'Impero)*, a cura di E. Lo Cascio e D. Mantovani, Pavia, 2018.

FIORI R., *The Allocation of Risk in Carriage-by-Sea Contracts* in *Roman Law and Maritime Commerce*, edited by P. Candy and M. Ferrándiz, Edinburgh, 2022.

FORMIGONI W., *'Pithanōn a Paulo epitomatorum libri' VIII*, Milano, 1996, 19 ss.

FORSCHNER B., *Das Schiff des 'Saufeius'. Anmerkungen zu D. 19.2.31*, in *FHI*, XI, 2011.

FRANCIOSI E., *'Gloriae et virtutis causa'. 'Status' sociale e giuridico degli atleti nel mondo romano*, in *Studi per G. Nicosia*, III, Bologna, 2007.

FRANK T., *An Economic History of Rome*, Baltimore, 1927.

FRANK T., *The Financial Activities of the Equestrian Corporations*, *200-150 B.C.*, in *Classical Philology*, XXVIII, 1933.

FRANK T., *An Economic Survey of Ancient Rome*, I, *Rome and Italy of the Republic*, Paterson (N.J.), 1959.

FREZZA P., *Le garanzie delle obbligazioni. Corso di diritto romano*, I, *Le garanzie personali*, Padova, 1962.

FRIER B.W., *Tenant's Liability to Landlord's Property in Classical Roman Law*, in *ZSS*, XCV, 1978.

GABBA E., *The 'collegia' of Numa: Problems of Method and Politiccal Ideas*, in *JRS*, LXXIV, 1984.

GABRIELLI E., v. *Alea*, in *EGT*, I, Roma, 1988 (ma la voce *de qua*, 2000).

GALEOTTI S., *'Exitio est avidum mare nautis': la 'miserrima naufragorum fortuna' nell'antico Mediterraneo*, in *Jus-Online*, IV, 2020.

GALEOTTI S., *'Mare' monstrum Mare nostrum'. Note in tema di 'pericula maris' e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I sec. a. C.-III sec. d.C.)*, Napoli, 2020.

GALEOTTI S., *'Etiam in tempore hiberno': stagionalità della navigazione nel Mediterraneo e 'functio navicularia'. Note a margine di C.Th. 13.5.26-27 e 34 e C.Th. 13.9.3*, in *LR*, X, 2021.

GALEOTTI S., *'Pistorii muneris societas': note a margine di CTh. 13.5.2*, in *TSDP*, XIV, 2021.

GALEOTTI S., *Perdita del carico e diritto al nolo: considerazioni in tema di 'locatio conductio mercium vehendarum'*, in *Archivio giuridico Filippo Serafini*, II, 2023.

GALLO F., *Eredità di giuristi romani in materia contrattuale*, in *Le teorie contrattualistiche romane nella storiografia contemporanea*, a cura di N. Bellocci, Napoli, 1991.

GALLO F., *'Synallagma' e 'conventio' nel contratto. Ricerca degli archetipi della categoria contrattuale e spunti per la revisione di impostazioni moderne*, I, Torino, 1992.

GAMAUF R., voce *Mutuum* in *DNP.*, Weimar, 2008.

GANDOLFI G., *Studi sull'interpretazione degli atti negoziali in diritto romano*, Milano, 1966.

GARNSEY P., *Grain for Rome*, in P. GARNSEY - K. HOPKINS - C.R. WHITTAKER, *Trade in the Ancient Economy*, Oakland, 1983.

GARNSEY P., *Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World. Responses to Risk and Crisis*, Cambridge, 1988.

GARNSEY P., *Carestia nel mondo antico. Risposte al rischio e alla crisi*, Scandicci, 1997.

GAROFALO L., *Livio e il diritto arcaico: un caso particolare*, in *D@S*, XIV, 2016.

GAURIER D., *Le droit maritime romain*, Rennes, 2004.

GAVAZZI L., *Alcuni aspetti della 'popularitas' di Nerone*, in *AIV*, CXXXIV, 1975-76.

GEBHARDT J., *Studien über das Verpflegungswesens von Rom und Kostantinopel in der spätrömischen Kaiserzeit*, Dorpat, 1881.

GERKENS J.F., *'Aeque periturus…'. Une apporche de la casualité dépassante en droit romain classique*, Liège, 1997.

GERVENCA G., *Sul divieto delle cd. 'usurae supra duplum'*, in *Index*, II, 1971.

GIANFROTTA P.A., *Rifiuti sommersi*, in *'Sordes urbis'. La eliminicaión de residuos en la ciudad romana. Actas de la Reunión de Roma (15-16 de noviembre de 1996)*, editado por X. Dupré i Raventós y J. A. Remolà, Roma, 2000.

GIANGRIECO PESSI M.V., *Situazione economico-sociale, e politica finanziaria sotto i Severi*, Napoli, 1988.

GIARO T., *'Excusatio necessitatis' nel diritto romano*, Warszawa, 1982.

GIOMARO A.M., *Dall''instruere' all''instrumentum' e viceversa nell'economia della Roma antica*, in *Studi urb.*, LXII, 2011.

GIUFFRÈ V., *Istituzioni di diritto romano*, Milano, 1946.

GIUFFRÈ V., voce *Mutuum (storia)*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977.

GIUFFRÈ V., *La 'datio mutui'*, Napoli, 1989.

GIUFFRÈ V., *'Faenus' e intraprese commerciali*, Napoli, 1995.

GIUFFRÈ V., *Studi sul debito. Tra esperienza romana e ordinamenti moderni*, Napoli, 1997.

GIUFFRÈ V., *Il diritto dei privati nell'esperienza romana*[3], Napoli, 2002.

GLÜCK F., *Commentario alle Pandette* XIV, trad. it., Milano, 1907.

GLÜCK F., *Commentario alle Pandette*, XXII, trad. it., Milano, 1907.

GOLDSCHMIDT L., *Handbuch des Handelsrechts, A, Universalgeschichte des Handelsrechts*, Stuttgart, 1891 (rist. Aalen, 1973).

GÓMEZ Á - CASAL I., *Aspectos jurídicos de la actividad comercial en Roma y los 'tituli picti'*, in *REHJ*, XXXII.

GÓMEZ ROJO M.E., *Historia jurídica del anatocismo*, Barcelona, 2003.

GÓMEZ ROYO E., *El mutuo en las fuentes postclássicas bizantinas*, Valencia, 1992.

GOTHOFREDI I., *'Corpus iuris civilis'*, Amstelodami - Lugduni Batavorum, 1763.

GRADENWITZ O., *'Vocabularium Iurisprudentiae Romanae'*, I, Berlin, 1903.

GRELLE F., *'Stipendium vel tributum'. L'imposizione fondiaria nelle dottrine giuridiche nel II e III s.i.*, Napoli, 1963.

GROSSO G., *I legati nel diritto romano*[2], Torino, 1962.

GROSSO G., *Il sistema romano dei contratti*[3], Torino, 1963.

GROSSO G., *Schemi giuridici e società nella storia del diritto privato romano. Dall'epoca arcaica alla giurisprudenza classica: diritti reali e obbligazioni*, Torino, 1970.

GUALANDI G., *Legislazione imperiale e giurisprudenza*, I, Milano, 1963.

GUARINO A., *'Magister navis' e 'gubernator navis'*, in *Labeo*, XI, 1965.

GUARINO A., *Il 'leasing' dei gladiatori*, in *Index*, XIII, 1985.

GUARINO A., *Giusromanistica elementare*[2], Napoli, 2002.

HARVEY P., *The Maritime Loan in Europolis 'Marikas' (Pap. Oxy. 2741)*, in *ZPE*, XXIII, 1976.

HAYMANN F., *Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht*, I, *Über Haftung für 'custodia'*, in *ZSS*, XL, 1919.

HAYMANN F., *Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht*, II, *'Periculum est emptoris'*, in *ZRG RA*, 1920.

HAYMANN F., *Zur Klassizität des 'periculum emptoris'*, in *ZRG RA*, XLVIII, 1928.

HERRERO A.C., *El préstamo marítimo griego y la 'pecunia traiecticia' romana*, Salamanca, 1982.

HERZ P., *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung: die Lebensmittelversorgung*, Stuttgart, 1988.

HILL H., *The Roman Middle Class in the Republican Period*, Oxford, 1952.

HIRSCHFELD O., *'Annona'. Die Getreideverwaltung in der römischen Kaiserzeit*, in *Philologus*, XXIX, 1870.

HÖBENREICH E., *'Annona': Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat*, Graz, 1997.

HOLDSWORTH W.S., *A History of English Law*, I, Boston, 1922[3].

HONORÉ T., *Ulpian*[2], Oxford, 2002.

HORAK F., *'Rationes decidendi'. Entscheidungsbegriindungen bei den alteren römischen Juristen bis Labeo*, Innsbruck, 1969.

HOUSTON G.W., *The Administration of Italian Seaports during the first three Centuries of the Roman Empire*, in *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History*, edited by J.H. D'Arms and C. Kopf, Ann Arbor, 1980.

HURLEY W., *Suetonius: Diuus Claudius. Part of Cambridge Greek and Latin Classics*, Cambridge, 2001.

HUSCHKE P., *Die Lehre des römischen Recths vom Darlhehn un die dazu gehörigen Materien*, Stuttgart, 1882 (rist. Amsterdam, 1964).

HUVELIN P., *Études d'histoire du droit commercial romain*, édité par H. Lévy-Bruhl, Paris, 1929.

IMPALLOMENI G., voce *Locazione (diritto romano)*, in *Dig. disc. priv. - Sez. civ.*, Torino, 1994.

JAKAB É, *'Vectura pro mutua': Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19.2.15.6*, in *ZSS*, CXVII, 2000.

JAKAB É, *Vertragsformulare im 'Imperium Romanum'*, in *ZRG RA*, CXXIII, 2006.

JAKAB É, *Risikomanagement bei den 'naukleroi'*, in *Antike - Recht - Geschichte. Symposion P.E. Pieler*, herausgegeben von N. Benke, Frankfurt am Main - New York, 2009.

JONES A.H.M., *The Greek City from Alexander to Justinian*, Oxford, 1940.

JONES A.H.M., *The Roman Economy; Studies in Ancient Economic and Administrative History*, Totowa, 1974.

JÖRDENS A., *Vertragliche Regelungen von Arbeiten im Späten Griechischsprachigen Ägypten*, Heidelberg, 1990.

JÖRS P., *Cervidius*, in *PWRE*, III.2, 1899.

KASER M., *Vom Begriff des 'commercium'*, in *Studi in onore di Vincenzo Arangio-Ruiz*, II, Napoli, 1953.

KASER M., *'Periculum locatoris'*, in *ZRG RA*, LXXXVII, 1957.

KASER M., *'Mutuum' und 'stipulatio'*, in *Eranion in honorem G.S. Maridakis*, I, Athenis, 1963.

KASER M., *'Condicio iuris' und 'condicio tacita'*, in *Eos*, XLVIII, 1965.

KASER M., *Das Römische Privatrecht*, I, München, 1971[2].

KELLY J.M., *A Hypothesis on the Origin of 'Mutuum'*, in *IJ*, V, 1970.

KHALILIEH H.S., *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050)*, Leiden - Boston, 2006.

KLINGMÜLLER F., *Streitfragenaus der römischen Zinsgesetzgebung*, in *ZZS*, XVIII, 1902.

KNÜTEL R., *Die Haftung für Hilfspersonen im römischem Recht*, in *ZSS*, C, 1983.

KRAMPE, *Der Seedarlehensstreit des Callimachus. D. 45.1.122.1 Scaevola 28 Digestorum*, in *'Collatio iuris romani': études dédiées à Hans Ankum à l'occasion de son 65e anniversaire*, Amsterdam, 1995.

KRAMPE C., *Die 'ambiguitas'-Regel: 'Interpretatio contra stipulatorem, venditorem, locatorem'*, in *ZSS*, C, 1983.

KRELLER H., *'Lex Rhodia'. Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechts*, in *ZHR*, LXXXV, 1921.

KRELLER H., voce *Mutuum*, in *PWRE*, VI, 1935.

KUPISZEWSKI H., *Sul prestito marittimo nel diritto romano classico: profili sostanziali e processuali*, in *Index*, III, 1972.

LADAGE D., *'Collegia iuvenum'. Ausbildung einer municipalen Elite?*, in *Chiron*, IX, 1979.

LANATA G., *Legislazione e natura delle novelle giustinianee*, Napoli, 1984.

LAURENDI R., *Riflessioni sul fenomeno associativo in diritto romano. I 'collegia iuvenum' tra documentazione epigrafica e giurisprudenza: Callistrato 'de cognitionibus' D. 48.19.28.3*, in *AUPA*, XLIX, 2016.

LENEL O., *'Palingenesia iuris civilis'*, I, Leipzig, 1889.

LENEL O., *'Palingenesia iuris civilis'*, II, Leipzig, 1889.

LENEL O., *Das 'Edictum perpetuum'. Ein Versuch zu seiner Wiederherstellung*[3], Leipzig, 1927.

LEUMANN M. - HOFMANN J.B. - SZANTYR A., *Lateinische Grammatik*, II, *Lateinische Syntax und Stylistik*, München, 1965.

LEVI M.A., *Iscrizioni relative a 'collegia' dell'età imperiale*, in *Athenaeum*, XLI, 1963.

LIEBENAM W., *Zur Geschichte un Organisation des römische Vereinswesens*, Leipzig, 1890, (rist. 1964).

LITEWSKI W., *Römisches Seedarlehen,* in *Iura*, 1973.

LIU J., *'Collegia Centonariorum': The Guilds of Textile Dealers in the Roman West*, Leiden - Boston, 2009.

LLEWELYN R. - KEARSLEY R.A., *New Documents illustrating early Christianity. A Review of the Greek Inscriptions and Papyri published in 1980-1981*, Grand Rapids, 1997.

LO CASCIO E., *L'organizzazione annonaria*, in *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, a cura di S. Settis, Milano, 1990.

LO CASCIO E., *Ancora sugli «Ostia's services to Rome». Collegi e corporazioni annonarie a Ostia*, in *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité*, CXIV, 2002.

LONGO C., *Appunti sul deposito irregolare*, in *BIDR*, XVIII, 1906.

LONGO G.E., *Ricerche sull''obligatio naturalis'*, Milano, 1962.

LONGO G., voce *Mutuum (Diritto romano)*, in *NNDI*, X, 1964.

LONGO G., *Osservazioni critiche sulla disciplina giustinianea della 'locatio conductio'*, in *Studi in onore di B. Biondi*, II, Milano, 1965.

LONGO G., *Sulla disciplina giustinianea della 'locatio-conductio'*, in *Studi B. Biondi*, II, Milano, 1965.

LONGO S., *'Quaeritur utrum emptio et venditio an locatio et conductio contrahatur': l'ingaggio dei 'gladiatores' in Gai 3.146*, in *Studi in onore di A. Metro*, III, a cura di C. Russo Ruggieri, Milano, 2010.

LUCHETTI G., *Il prestito di denaro a interesse in età giustinianea*, in *Cultura giuridica e diritto vivente*, III (Special Issue), 2016.

LUZZATTO G.I., *Caso fortuito e forza maggiore come limite alta responsabilità contrattuale*, I, *La responsabilità per 'custodia'*, Milano, 1938.

LUZZATTO G.I., *Il problema d'origine del processo 'extra ordinem'*, I, *Premesse di metodo. I cosiddetti rimedi pretori*, Bologna, 2004.

MACCORMACK G., *'Custodia' and 'culpa'*, in *ZSS*, LXXXIX, 1972.

MACCORMACK G., *Aquilian Studies,* in *SDHI*, XLI, 1975.

MACCORMACK G., *'Periculum'*, in *ZZS*, XCVI, 1979.

MACCORMACK G., *Further on 'Periculum'*, in *BIDR*, LXXXII, 1979.

MALYNES G., *'Consuetudo vel Lex Mercatoriia' or The Ancient Law-Merchant*, London, 1685[2].

MANACORDA D., *Testimonianze sulla produzione e il commercio dell'olio tripolitano nel III secolo*, in *Dialoghi di archeologia*, IX-X, 1977.

MANACORDA D., *Per l'edizione del secondo colombario Codini. Il problema epigrafico nel contesto archeologico*, in *Atti del XI Congresso Internazionale di Epigrafia Greca e Latina (Roma, 18-24 settembre 1997)*, Roma, 1999.

MANCALEONI, in F. GLÜCK, *Commentario alle Pandette,* Milano, 1907.

MANFREDINI A., *Les naviculaires et le naufrage*, in *RIDA*, XXXIII.3, 1986.

MANNA L., *Buona fede e doveri di protezione: tutele processuali*, in *'Actio in rem', 'actio in personam'. In ricordo di M. Talamanca*, II, a cura di L. Garofalo, Padova, 2011.

MANTOVANI D., *Le formule del processo privato romano*[2], Padova, 1999.

MANTOVANI D., *L''aequitas' romana: una nozione in cerca di equilibrio*, in *Quante equità? (Milano, 28 febbraio 2013)*, a cura di D. Mantovani e S. Veca, Milano, 2017.

MARASCO G., *Su alcune leggi relative ai 'negotiatores' in età imperiale*, in *Prometheus*, XV, 1989.

MARQUARDT K.J., *De l'organisation financière chez les Romains*, Roma, 1888.

MARRA P., *'Artifex'. Profili giuridici dei lavori specialistici nell'antica Roma*, Soveria Mannelli, 2025.

MARRONE M., *D. 14.2.2 pr.: 'retentio' e 'iudicia bonae fidei'*, in *Iura*, VI, 1955.

MARTINI R., *Ricerche in tema di editto provinciale*, Milano, 1969.

MARTINI R., *Recensione* a G. MELILLO, *Economia e giurisprudenza a Roma*, Napoli, 1978, in *Iura*, XXX, 1979.

MARZANO A., *The Personal Infrastructure of Maritime Trade*, in *Roman Law and Maritime Commerce*, edited by P. Candy and M. Ferrándiz, Edinburgh, 2022.

MASCHI C.A., *La categoria dei contratti reali. Corso di diritto romano*, Milano, 1973.

MASCHI C.A., *La gratuità del mutuo classico*, in *Studi Balladori Pallieri*, Milano, 1978.

MASCHI C.A., *Il diritto romano*, I, *La prospettiva storica della giurisprudenza classica*[2], Milano, 1980.

MATHIASS B., *Das 'fenus nauticum' und die geschichtliche Entwicklung der Bodremei*, Würzburg, 1881.

MAYER-MALY T., *'Locatio conductio'. Eine Untersuchung zum klassischen römischen Recht*, München - Wien, 1956.

MAZZA M., *Lotte sociali e restaurazione autoritaria nel III secolo d.C.*, Catania, 1970.

MAZZARINO S., *L'impero romano*, Roma, 1973.

MELILLO G., *Economia e giurisprudenza a Roma*, Napoli, 1978, ora in *Categorie economiche nei giuristi romani*, Napoli, 2000.

MÉNAGER L.R., *'Naulum' et 'receptum rem salvam fore'. Contribution à l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports marittime en droit romain*, in *RHD*, XXXVII, 1960.

MENTXAKA R.M., *La pignoración de colectividades en el derecho romano clásico*, Países Vascos, 1986.

MEROLA G.D., *La tutela del naufrago nell'impero romano*, in *AIRF*, XLV, 2017.

METRO A., *La sublocazione dell''opus faciendum'*, in *'Collatio iuris Romani'. Études H. Ankum*, I, Amsterdam, 1995.

METRO A., *Locazione e acquisto della proprietà: la cd. 'locatio conductio irregularis'*, in *Sem. Compl.*, VII, 1995.

MEYER P.M., *Griechische Texte aus Ägypten*, Berlin, 1916.

MEYER P.M., *Juristische Papyri. Erklärung von Urkunden zur Einführung in die juristische Papyruskunde*, Berlin, 1920.

MEYER-TERMEER A.J.M., *Die Haftung der Schiffer im griechischenn und römischen Recht*, Zupthen, 1978.

MICHEL J., *Gratuité en droit romain*, Bruxelles, 1962.

MICKWITZ G., *Die Kartellfunktionen der Zünfte und ihre Bedeutung bei der Entstehung des Zunftwesens. Eine Studie in spätantiker und mittelalterlicher Wirtschaftsgeschichte*, Leipzig, 1936.

MIGLIETTA M., *'Servius respondit'. Studi intorno a metodo e interpretazione nella scuola giuridica serviana. 'Prolegomena'*, I, Trento, 2010.

MIGLIORATI G., *Iscrizioni per la ricostruzione storica dell'impero romano: da Marco Aurelio a Commodo*, Milano, 2011.

MILAZZO F., *Il contratto di comodato. Modelli romani e disciplina moderna*, Torino, 2018.

MIQUEL J., *'Periculum locatoris'*, in *ZZS*, LXXXI, 1964.

MITTEIS L., *'Das Receptum nautarum' in den Papyrusurkunden*, in *Berichte über die Verhandlungen der königlich sächsischen Gesellschaft der Wissenschaften zu Leipzig (phil.-hist. Kl.)*, LXII, 1910.

MITTEIS L. - WILCKEN U., *Grundzüge und Chrestomathie der Papyruskunde*, II.1, Leipzig, 1912.

MOLLOY C., *'De jure maritimo et navali'*, Londinium, 1676.

MOLNÁR I., *Verantwortung und Gefahrtragung bei der 'locatio conductio' zur Zeit des Prinzipats*, Berlin - New York, 1982.

MOMIGLIANO A., *L'opera dell'imperatore Claudio*, Firenze, 1932.

MONACO G. - DE BERNARDIS G. - SORCI A., *Tito Livio*, in *La Letteratura di Roma Antica - Contesto, Scrittori, Testi*, Palermo, 1996.

MONIER R., *Manuel élémentaire de droit romain*, II, Amsterdam, 1977.

MOSCHETTI C.M., *'Gubernare navem, gubernare rem publicam'*, Milano, 1966.

MOSCHETTI C.M., voce *Naufragio (storia)*, in *Enc. Dir.*, Milano, 1977.

MOSCHETTI C.M., voce *Pirateria (storia)* in *Enc. Dir.*, Milano, 1983.

MÜNCHEN L., *'Persecutio piratarum'*, I, *Battaglie ambigue e svolte costituzionali nella Roma repubblicana*, Napoli, 1996.

MURGA J.L., *Las acciones populares en el municipio de Irni*, in *BIDR*, LXXXVIII, 1985.

MURGA J.L., *La ganancias ilícitas del magistrado municipal a tenor del c. 48 de la 'lex Irnitana'*, in *BIDR*, XCII-XCIII, 1989-1990.

MURGA J.L., *La 'popularidad' de las acciones en las leyes municipales de la Betica*, in *RIDA*, XXXVIII.III, 1991.

NEESEN L., *Die Entwicklung der Leistungen und Amter ('munera et honores') im römischer Kaiserreich des zweitien bis vierten Jahrunderts*, in *Historia*, XXX, 1981.

NICOLET C., *L'ordre équestre à l'époque républicaine*, Paris, 1974.

NICOSIA G., *La responsabilità del locatore per i vizi della cosa locata nel diritto romano,* in *RISG*, XCII, 1957-1958.

NÖRR D., *Die Fahrlässigkeit im byzantinischen Vertragsrecht*, München, 1960.

OEHLER G.F., s.v. *Annona*, in *RE*, I, 1894.

ONIDA P.P., *Specificità della causa del contratto di 'societas' e aspetti essenziali della sua rilevanza esterna*, in *D@S*, X, 2012.

ONIDA P.P., *Concretezza della 'societas' e astrazione della persona giuridica: i termini giuridici della contrapposizione*, in *Ius Romanum*, II, 2018.

ORESTANO R., *Il problema delle persone giuridiche in diritto romano*, I, Torino, 1968.

ÖRTEL F., *Die Liturgie*, Leipzig, 1917.

ORTU R., *Note in tema di 'societas venaliciaria'*, in *JusOnline*, I, 2018.

PALMA A., *Le 'curae' pubbliche. Studi sulle strutture amministrative romane*, Napoli, 1980.

PALMA A., *'Civile, incivile, civiliter, inciviliter'. Contributo allo studio del lessico giuridico romano*, in *Index*, XII, 1983-1984.

PAOLI U.E., *Il prestito marittimo nel diritto attico*, in *Studi di diritto attico*, Firenze, 1930 (rist. Milano, 1974).

PARDESSUS J.M., *Collection de lois maritime antérieurs au XVIII siècle*, I, Parigi, 1885.

PAVIS D'ESCURAC H., *La préfecture de l'annone. Service administratif impérial d'Auguste à Constantin*, Roma, 1976.

PELLOSO C., *Influenze greche nel regime romano della 'hypotheca'*, in *TSDP*, I, 2008.

PELLOSO C., *'Custodia', 'receptum' e responsabilità contrattuale. Una rilettura dei dogmi civilistici alla luce del metodo casistico romano*, in *Sem. Compl.*, XXIX, 2016.

PELLOSO C., *Sulla responsabilità contrattuale di 'fullo' e 'sarcinator' nel II secolo d.C.: considerazioni a margine del pensiero di C.A. Cannata*, in *TSDP*, XIII, 2020.

PEPPE L., *Note sull'editto di Cicerone in Cilicia*, in *Labeo*, XXXVII.1, 1991.

PERNICE A., *Labeo. Romisches Privatrecht im ersten Jahrhundert der Kaiserzeit*, II.2.1^2, Halle, 1900.

PEROZZI S., *Istituzioni di diritto romano*, II, Roma, 1928.

PERRY J., *The Roman 'Collegia'. The Modern Evolution of an Ancient Concept*, Leiden - Boston, 2006.

PETRUCCI A., *'Mensam exercere'. Studi sull'impresa finanziaria romana (II sec. a. C. - metà del III sec. d. C.)*, Napoli, 1991.

PETRUCCI A., *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori*, I, Torino, 2007.

PETRUCCI A., *Tipi di attività contrattuali e di responsabilità connesse all'esercizio di un'impresa di navigazione*, Torino, 2010.

PEZZANA A., *Contributi allo studio del legato 'sinendi modo'*, Milano, 1958.

PFLOGER H.H., *Zur Lehre von der Hafttung des Schuldners nach romischen Recht*, in *ZSS*, LIV, 1947.

PIAZZA M.P., *'Tabulae Novae'. Osservazioni sul problema dei debiti negli ultimi decenni della repubblica*, in *Atti del II seminario romanistico gardesano*, Milano, 1980.

PIGONNEAU H., *'De convectione urbanae annonae et de publicis navicullariorum corporibus apud Romanos'*, S. Cloud, 1876.

PIGONNEAU H., *L'annone romaine et les corps des naviculaires particulèrment en Afrique*, in *RAF*, IV, 1886.

PINNA PARPAGLIA P., *'Vitia ex ipsa re'. Aspetti della locazione in diritto romano*, Milano, 1983.

POMPILIO F., *Fonti epigrafiche e letterarie*, in *'Minturnae, Antiquarium'. Monete dal Garigliano*, IV, Milano, 1999.

PONTORIERO I., *Il prestito marittimo in diritto romano*, Bologna, 2011.

PONTORIERO I., *Aspetti giuridici delle attività delle imprese di navigazione: il 'fenus nauticum'*, in *Studi urb.*, LXXII.1,2, 2021.

POTHIER R.-J., *Traité des obligations*, in *Oeuvres*, I, Bruxelles, 1831.

PRINGSHEIM F., *Der Kauf mit fremdem Geld: : Studien über die Bedeutung der Preiszahlung für den Eigentumserwerb nach griechischem und römischem Recht*, Leipzig, 1916.

PRINGSHEIM F., *'Id quod actum est'*, in *ZRG RA*, LXXVIII, 1961.

PREISIGKE F., *Sammelbuch griechischer Urkunden aus Ägypten* XIV *(Nr. 11264-12219)*, herausgegeben von H.-A. Rupprecht und J. Hengstl, Wiesbaden.

PUGLIESE G., *Riflessioni sull'editto di Cicerone in Cilicia*, in *'Synteleia' V. Arangio-Ruiz*, II, Napoli, 1964.

PULITANÓ F., *'De eo quod certo loco'. Studi sul luogo convenzionale dell'adempimento nel diritto romano*, Milano, 2009.

PULITANÒ F., *'Quid enim municipes dolo facere possunt'. Illecito del singolo e responsabilità collettiva nel diritto romano*, Milano, 2018.

PURPURA G., *'Misthoprasiai' ed 'exercitores'*, in *AUPA*, XL, 1988.

PURPURA G., *Studi romanistici sul diritto commerciale marittimo*, Soveria Mannelli, 1997.

PURPURA G., *'Liberum mare', acque territoriali e riserve di pesca nel mondo antico*, in *AUPA*, XLIX, 2005.

PURPURA G., *Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio: responsabilità e documentazione nel trasporto marittimo romano*, in *AUPA*, VII, 2014.

QUADRATO E., *'Promutuum'*, in *SDHI*, LXXIII, 2007.

QUINTANA ORIVE E., *Observaciones sobre el deposito de la cosa debida en caso de 'mora creditoris'*, in *RIDA*, XLVI.3, 1999.

RANDAZZO S., *I 'collegia tenuiorum' fra libertà di associazione e controllo senatorio*, in *SDHI*, LXIV, 1998.

RANDAZZO S., *'Mandare'. Radici della doverosità e percorsi consensualistici nell'evoluzione del mandato romano*, Milano, 2005.

RANDAZZO S., *'Collegium poena teneatur.' Per una verifica del principio «societas delinquere non potest» nel diritto associativo tardo antico*, in ID., *Diritto associativo romano*, Napoli, 2021.

RANDAZZO S., *Diritto associativo romano*, Napoli, 2021.

RATHBONE D., *The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD*, London, 2003.

RAUH N.K., *Merchants, Sailors and Pirates in the Roman World*, Stroud, 2003.

RAVIZZA M., *Sui poteri giurisdizionali del 'praefectus annonae' in età del principato*, in *Jus-Online*, III, 2020.

REILLY M.T., *Identity of the Carrier: Issues under Slot Charters*, in *Tulane Maritime Law Journal*, XXV, 2000-2001.

REINOSO BARBERO F., *D. 44. 7. 23 (Afr. 7 quaest.). Un caso de 'stipulatio poenae pecuniae traiecticaie nomine',* in *'Sodalitas'. Scritti Guarino*, Napoli, 1984.

REINOSO BARBERO F., *El 'foenus nauticum' de Calimaco*, in *Studi A. Biscardi*, V, Milano, 1984.

REMESAL RODRÍGUEZ J., *La 'annona militaris' y la exportación de aceite betico a Germania*, Madrid, 1986.

REMESAL RODRÍGUEZ J., *Politica e regimi alimentari nel Principato di Augusto: il ruolo dello stato nella dieta di Roma e dell'esercito*, in *Demografia, sistemi agrari, regimi alimentari nel mondo antico. Atti del Convegno internazionale di Studi (Parma, 17-19 ottobre 1997)*, Bari, 1999.

REY-COQUAIS J.P., *Sur l'inscription des naviculaires d'Arles à Beyrouth*, in *Syria*, LXX.1-2, 1993.

RICCOBONO S., *Studi critici sui libri XVIII di Paulus 'ad Plautium'*, in *BIDR*, VI, 1893.

RICCOBONO S., *Punti di vista critici e ricostruttivi a proposito della dissertazione di L. Mitteis 'Storia del diritto antico e studio del diritto romano'*, in *AUPA*, XII, 1929.

RICCOBONO S. JR., *Profilo storico della dottrina delle more nel diritto romano*, in *AUPA*, XXIX, 1962.

RICCOBONO S. JR., *'Stipulatio' ed 'instrumentum' nel diritto giustinianeo*, in *ZSS*, XLIII, 1992.

RICKMAN G.E., *Roman Granaries and Store Buildings*, Cambridge, 1971.

RICKMAN G.E., *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980.

RICKMAN G.E., *The Grain Trade under the Roman Empire*, in *The Seaborne Commerce*, Rome, 1980.

RICKMAN G.E., *Problems of transport and storage of goods for distribution: «les traces oubliées»*, in *La mémoire perdue. Recherches sur l'administration romaine. Actes des tables rondes de Rome (Rome, mai 1994 - mai 1995)*, Roma, 1998.

ROBAYE R., *L'obligation de garde. Essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Bruxelles, 1987.

RODRIGUEZ ALMEIDA E., *Vicissitudini nella gestione del commercio dell'olio betico da Vespasiano a Severo Alessandro*, in *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History*, edited by H. D'Arms and E.C. Kopff, 1978, Charlottesville.

RÖHLE R., *Zur Frage der sogenannten Verdrängenden Verursachung im römischen Recht*, in *SDHI*, XXXI, 1965.

RÖHLE R., *Das Problem der Gefahrtragung im Bereich des römischen Dienst- und Werkvertrages*, in *SDHI*, XXXIV, 1968.

ROSET ESTEVE J., *'Mutui datio' y otros supuestos de «condictio»*, in *Derecho romano de obligaciones. Homenaje al Profesor J.L. Murga Gener*, Madrid, 1994.

ROSTOVTEZ M., *'Frumentum'*, in *RE*, VII, 1912.

ROSTOVTZEV M., *The Social and Economic History of the Roman Empire*, Oxford, 1926.

ROSTOVTZEV M., *Storia economica e sociale dell'impero romano*, Firenze, 1973.

ROSTOVZEV M., *Storia economica e sociale dell'impero romano* (trad. it. M. Liberanome, G. Sinna), Firenze, 1980.

ROUGÉ J., *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, in *Revue des Études Anciennes*, LIV, 1952.

ROUGÉ J., *Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome*, in *Mélanges d'archéologie et d'histoire offerts à A. Piganiol*, III, Paris, 1966.

ROUGÉ J., *Le confort des passagers à bord des navires antiques*, in *Archaeonautica*, IV, 1984.

ROUGÉ J., *Le navire de Carpathos*, in *CH*, LXXXI, 1963.

ROUGÉ J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966.

ROUGÉ J., *'Periculum maris' et transport d'État: la lettre 49 de Paulin de Nole*, in *Hestiasis. Studi di Tarda Antichità offerti a S. Calderone*, II, Messina, 1988.

ROYDEN H.L., *I magistrati dei collegi professionali romani in Italia dal I al III sec. d.C.*, Pisa, 1988.

SACCONI G., *La 'pluris petitio' nel processo formulare. Contributo allo studio dell'oggetto del processo*, Milano, 1977.

SACCONI G., *'Conventio' e 'mutuum'*, in *Index*, XV, 1987.

SACCONI G., *Ricerche sulla 'stipulatio'*, Napoli, 1989.

SAINT-DENIS, *'Mare clausum'*, in *REL*, XXV, 1947.

SALAZAR REVUELTA M., *La gratuidad del 'mutuum' en el derecho romano*, Jaén, 1999.

SALAZAR REVUELTA, *Configuración juríca del 'recpetum nautarum, cauponum, et stabulariorum' y evolución de la responsabilidad 'recepticia' en el Derecho Romano*, in *AFDUDC*, X, 2006.

SAMTER R., *Das Verhältnis zwischen Scaevolas Digesten und Responsen*, in *ZSS*, XXVII, 1906.

SANGRISO P., *I collegi professionali e la loro valenza economica: il caso dei 'figuli'*, in *Studi Classici e Orientali*, LV, 2009.

SANGUINETTI A., *D. 19.5.22: Gaio e il 'iudicium quasi de novo negotio'*, in *TSDP*, V, 2012.

SANTALUCIA B., *I 'libri opinionum' di Ulpiano*, I, Milano, 1971.

SANTORO R., *Le due formule della Tabula Pompeiana 34*, in *AUPA*, XXXVIII, 1985.

SANTORO R., *'Actio civilis in factum', 'actio praescriptis verbis' e 'praescriptio'*, in *Studi in onore di Cesare Sanfilippo*, IV, Milano, 1983, ora in *Scritti minori*, I, Torino, 2009.

SANTORO R., *Aspetti formulari della tutela delle convenzioni atipiche*, in *Scritti minori*, I, Torino, 2009.

SANTORO R., *Il contratto nel pensiero di Labeone*, Firenze, 1983.

SARAY TAPIA E., *El mutuo en derecho romano*, Santiago del Cile, 1968.

SARGENTI M., *Labeone e la nascita di contratto nel pensiero giuridico romano*, in *Iura*, XXXVIII, 1987.

SARGENTI M., *Svolgimento dell'idea di contratto nel pensiero giuridico romano*, in *Iura*, XXXIX, 1988.

SAUMAGNE CH., *Un tarif fiscal au quatrième siècle de notre ère (d'après des fragments épigraphiques découvertes aà Carthage)*, I, Karthago, 1950.

SCEVOLA R., *'Utilitas publica'* II. *Elaborazione della giurisprudenza severiana*, Padova, 2012.

SCHIAVONE A., *Studi sulle logiche dei giuristi romani. 'Nova negotia' e 'transactio' da Labeone a Ulpiano*, Napoli, 1971.

SCHIAVONE A., *La storia spezzata. Roma antica e Occidente moderno*, Bari, 1996.

SCHIPANI S., *Responsabilità 'ex lege Aquilia'. Criteri di imputazione e problema della 'culpa'*, Torino, 1969.

SCHMIDLIN B., *Die römischen Rechtsregeln. Versuch einer Typologie*, Köln - Wien, 1970.

SCHMIDLIN B., *'Horoi', 'pithana' und 'regulae'. Zum Einfluss der Rhetorik auf die juristische Regelbildung*, in *ANRW*, II.15, Berlin - New York, 1976.

SCHULZ F., *Die Haftung für das Verschulden der Angestellten im klassischen römischem Recht,* in *GrunhutsZschr*, XXXVIII, 1911.

SCHUSTER S., *Das Seedarlehen in dem Gerischstreden des Demostenes*, Berlin, 2005.

SCHWARZ F., *Die Grundlage der condictio im klassischen römischen Recth*, Münster - Köln, 1952.

SCIANDRELLO E., *'Nomen contractus' e i nuovi contratti. L''agere praescriptis verbis' labeoniano tra tipicità e atipicità contrattuale*, in *D@S*, XII, 2014.

SEAGER R., *Of 'Vis' and Weeds: D. 19.2.15.2 and D. 19.2.19.1*, in *SDHI*, XXXI, 1965.

SEGRÈ A., *Essays on Byzantine Economic History*, I, *The 'Annona Civica' and the 'Annona Militaris'*, in *Byzantion*, XVI, 1942-1943.

SEGRÉ G., *Mutuo e stipulazione nel diritto classico e nel diritto giustinianeo*, in *Studi giuridici in onore di V. Simoncelli nel XV anno del suo insegnamento*, Napoli, 1917; ora in *Scritti vari di diritto romano*, Torino, 1952.

SEIDL E., *Der Eigentumsübergang beim Darlehen und 'depositum irregulare'*, in *Festschrift F. Schulz*, I, Weimar, 1951.

SEIDL E., *Rechtsgeschichte Ägyptens als römischer Provinz. Die Behauptung des ägyptischen Rechts neben dem römischen*, Sankt Augustin, 1973.

SELL W., *Beitrdge zur Lehre vom Mieth- und Pachtuertrag. Ueber die s. g. 'locatio irregularis'*, in *Arch. f. dv. PraX.*, XIX, 1836.

SELL W., *Ueber die 'remissio mercedis' bei dem Pachtvertrage wegen zufälliger Verhinderung des Früchtebezugs,* in *Arch. f. civ. Prax.*, XX, 1837.

SERRAO F., *Impresa e responsabilità a Roma nell'età commerciale*, Pisa, 2002.

SERRAO F., *L'impresa in Roma antica. Problemi e riflessioni*, in *Impresa e responsabilità a Roma nell'età commerciale*, Pisa, 2002.

SHERMAN C.P., *The Roman Administrative Marine*, in *Studi in onore di S. Riccobono nel quarantesimo anno del suo insegnamento*, II, a cura di G. Castiglia, Palermo, 1936.

SHULZ F., *History of Roman Legal Science*, Oxford, 1946.

SICARI A., *Pena convenzionale e responsabilità*, Bari, 2001.

SIJPESTEIJN P.J. – WORP K.A., *Documents on transportation by ship*, in *ZPE*, XX, 1976.

SINTESIS F., *Das practische gemeine Civilrecht*, II[3], Leipzig, 1868.

SIRKS A.J.B., *Sulpicius Severus' Letter to Salvius*, in *BIDR*, XXIV, 1982.

SIRKS A.J.B., *'Qui annonae urbis serviunt': Juridical Regulations under the Roman Empire Concerning Transportation Overseas and along the Tiber of 'Onus Fiscale', particularly for the 'Annona'*, Amsterdam, 1984.

SIRKS A.J.B., *Food for Rome. The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam, 1991.

SIRKS A.J.B., *Archives Used with or by 'corpora', Working for the 'Annona' of Rome and Constantinople*, in *La mémoire perdue. Recherches sur l'administration romaine. Actes des tables rondes de Rome (Rome, mai 1994 - mai 1995)*, Roma, 1998.

SITZIA F., *Considerazioni in tema di 'periculum locatoris' e di 'remissio mercedis'*, in *Studi in memoria di G. D'Amelio*, I, Milano, 1978.

SOLAZZI S., *La definizione dell'armatore in Dig. 14,1,1,15 e la locazione perpetua della nave*, in *Riv. dir. navig.*, IX-XIV, 1943-1948.

SOLAZZI S., *Su C. 11.6.1 'de naufragis'* in *RDN*, V, 1939.

SOLIDORO L., *'Ultra sortis summam usurae non exiguntur'*, in *Labeo*, XXVIII, 1982.

SOLIDORO L., *Sulla disciplina degli interessi convenzionali nell'età imperiale*, in *Index*, XXV, 1997.

SORACI C., *Dalle 'frumentationes' alle distribuzioni di pane. Riflessioni su una riforma di Aureliano*, in *Quaderni Catenesi di studi antichi e medievali*, IV-V, 2005-2006.

SPALLACCI G., *Il prestito a cambio marittimo ad Ancona nel XV secolo*, in *Storia economica*, XXI.2, 2018.

STANOJEVIĆ O., *La 'mutui datio' du droit romain*, in *Labeo*, XV, 1969.

STARACE P., *L'interesse pubblico e le società dei pubblicani. Riflessioni sulle origini del contratto di società*, in *I beni di interesse pubblico nell'esperienza giuridica romana*, II, a cura di L. Garofalo, Napoli, 2016.

STEIN P., *Sabino contro Labeone: due tipi di pensiero giuridico romano*, in *BIDR*, LXXX, 1977.

STEPHENS J.E.R., *The Law Relating to the Freight*, London, 1907.

STÖCKLE A., *'Navicularius'*, in *RE*, XVI.2, 1935.

STOLFI E., *Studi sui 'libri ad edictum' di Pomponio*, I, *Trasmissione e fonti*, Napoli, 2002.

STOLFI E., *Studi sui 'libri ad edictum' di Pomponio*, II, *Contesti e pensiero*, Milano, 2012.

STROH W., *Die 'Lex Licinia de sodaliciis' im Lichte von Ciceros 'Rede Pro Plancio' oder Eine Studie zum Phantom der römischen Wahlvereine*, in *Der Bürge einst und jetzt. Festschrift für Alfons Bürge*, herausgegeben von U. Babusiaux, P. Platschek, U. Bürge, A. Schulthess, München, 2017.

SZLECHTER E., *Le contrat de société en Babylonie, en Grèce et à Rome*, Paris, 1947.

TALAMANCA M., *Ricerche in tema di 'compromissum'*, Milano, 1958.

TALAMANCA M., *I 'Pithana' di Labeone e la logica stoica*, in *Iura*, XXVI, 1975.

TALAMANCA M., voce *Pena privata*, in *ED*, XXXII, Milano, 1982.

TALAMANCA M., *Considerazioni sul 'periculum rei venditae'*, in *Sem. Compl.*, VII, 1995.

TALAMANCA M., *La tipicità dei contratti romani tra 'conventio' e 'stipulatio' fino a Labeone*, in *'Contractus' e 'pactum'. Tipicità e libertà negoziale nell'esperienza tardo-repubblicana. Atti del convegno di diritto romano e della presentazione della nuova riproduzione della 'littera Florentina' (Copanello, 1-4 giugno 1988)*, a cura di F. Milazzo, Napoli, 1990.

TALAMANCA M., *Società in generale (diritto romano)*, in *Enciclopedia del diritto*, XLII, Milano, 1990.

TALAMANCA M., *I clienti di Q. Cervidio Scevola*, in *BIDR*, CIII-CIV, 2000-2001 (pubbl. 2009).

TALBERT R.J.A., *The Senate of Imperial Rome*, Princeton (NJ), 1984.

TARN WW. - GRIFFITH G.T., *Hellenistic Civilisation*, London, 1966.

TARWACKA A., *Romans and Pirates. Legal Perpsective*, Warszawa, 2009.

TCHERNIA A., *Le vin de l'Italie romane. Essai d'historie économique d'après les amphores*, in *BEFAR*, CCLXI, 1986.

TËNGSTROM E., *Bread for the people. Studies of the Corn Supply of Rome during the Late Empire*, Stockholm, 1974.

THOMAS J.A.C., *Carriage by Sea*, in *RIDA*, VII, 1960.

THOMAS J.A.C., *Juridical Aspects of Carriage by Sea and Warehousing in Roman Law*, in *Recueils de la société J. Bodin pour l'histoire comparative des Institutions*, XXXII, *Les grandes escales. Première partie: antiquité et moyen age*, 1974.

THOMAS J.A.C., *'Actiones ex locato lconducto' and Aquilian Liability* in *AJ*, XX, 1978.

THÜR G., *Fictitious Loans and 'Novatio': IG VII 3172, UPZ II 190, and C. Pap. Jud. I 24 Reconsidered*, in *Proceedings of the Twenty Fifth International Congress of Papyrology (Ann Arbor 2007)*, Ann Arbor, 2010.

TORRENT A., *Salvius Iulianus. 'Liber singularis de ambiguitatibus'*, Salamanca, 1971.

TORRENT A., *Fraudes contables de 'societates publicanorum'. Cic. 'in Verrem' 2.2.71.173*, in *IAH*, VI, 2014.

TORRENT A., *La 'lex locationis' de los tres 'societates publicanorum concurrentes sub hasta' en el 215 a.C.*, in *SDHI*, LXXX, 2014.

TOSORATTI C., *Prestito a cambio marittimo e negozi finanziari*, in *RDN*, I, 2015.

TRAINA A. - BERNARDI PERINI B., *Propedeutica al latino universitario*[5], Bologna, 1995.

TRAN N., *Les membres des associations romaines. Le rang social des 'collegiati' en Italie et en Gaules, sous le Haut-Empire*, Roma, 2006.

TREITEL G., *Frustration and Force Majeure*, London, 2004[2].

TULLIO L., *Contratto di noleggio*, Milano, 2006.

VACCA L., *La responsabilità del 'nauta' per il 'iactus mercium levandae navis gratia' nel diritto romano classico*, in *Scritti in onore di D. Gaeta*, Milano, 1984.

VACCA L., *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 M. Talamanca*, VIII, Napoli, 2001.

VACCA L., *La giurisprudenza nel sistema delle fonti del diritto romano. Corso di lezioni*[2], Torino, 2012.

VACCA, *Sul 'rischio del locatore' nella 'locatio conductio rei'*, in *Garanzia e responsabilità. Concetti romani e dogmatiche attuali*, a cura di B. Cortese, Torino, 2017.

VALIN R.-J., *Nouveau commentaire sul l'ordonnance de la marine*, I, La Rochelle, 1760.

VAN TILBURG C., *Traffic and Congestion in the Roman Empire*, London - New York, 2007.

VASSALLI F.E., *Delle obbligazioni di genere in diritto romano*, in *Studi sen.*, XXVI, 1909.

VAZNY J., *'Custodia'*, in *AUPA*, XII, 1929.

VÉLISSAROPOULOS J., *Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève - Paris, 1980.

VERA D., *Commento storico alle 'Relationes' di Q. Aurelio Simmaco*, Pisa, 1981.

VERA D., *Una carità razionale: provvedimenti di carestia e finanza pubblica nel Tardo Impero*, in *KOINΩNIA,* XXXVI, 2012.

VERBOVEN K., *Les collèges et la romanisation dans les provinces occidentales*, in *'Collegia'. Le phénomène associatif dans l'Occident romain*, edited by M. Donini-Payre and N. Tran, Bordeaux, 2012.

VEYNE P., *Il pane e il circo. Sociologia storica e pluralismo politico*, Bologna, 1984.

VIARD P.E., *La 'mutui datio'. Contribution à l'histoire du fondament des obligationes à Rome*, Paris, 1939.

VIGNERON R., *'Offerre aut deponere'. De l'origine de la procédure des offres réelles suivies de consignation*, Liege, 1979.

VINCENT A., *Le second 'columbarium' Codini: une «ambiance musicale»?*, in *Vigna Codini e dintorni. Atti della Giornata di Studi (Roma, Istituto di Studi Romani, 10 giugno 2015)*, a cura di D. Manacorda, N. Balistreri, V. Di Cola, Santo Spirito (BA), 2017.

VIRLOUVET C., *L'approvvigionamento di Roma imperiale: una sfida quotidiana, in Roma imperiale. Una metropoli antica*, a cura di E. Lo Cascio, Roma, 2000.

VISCONTI A., *Il 'collegium pistorum' nelle fonti giuridiche romane e medievali*, in *RIL*, LXIV, 1931.

VISCONTI A., *Sul 'collegium pistorum' o sulla politica annonaria del Basso Impero. Note critiche a proposito di recenti studi*, in *RIL*, LXVIII, 1935.

VISKY K., *La pena convenzionale in diritto romano all'inizio del Principato*, in *Studi in onore di E. Volterra*, I, Milano, 1971.

VISMARA G., *Limitazioni al commercio internazionale nell'Impero romano e nella comunità cristiana medievale*, in *Scritti Ferrini*, Milano, 1947.

VOCI P., *Diritto ereditario romano*, I^{2}, Milano, 1967.

VOCI P., *La responsabilità del debitore da 'stipulatio poenae'*, in *Studi Volterra*, Milano, 1971.

VOCI P., *'Diligentia; custodia; culpa': i dati fondamentali*, in *SDHI*, LVI, 1990.

VOCI P., *Istituzioni di diritto romano*[5], Milano, 1996.

VOLTERRA E., *Corso di istituzioni di diritto romano,* Roma, 1996.

VOLTERRA E., s.v. *Senatusconsulta* (1969), ora in ID., *'Senatus consulta'*, a cura di P. Buongiorno, A. Gallo, S. Marino, Stuttgart, 2017.

VON BESELER G., *Einzelne Stellen*, in *ZRG RA*, XLVII, 47, 1927.

VON JHERING R., *Der Zweck im Recht*, I, Leipzig, 1884[2].

VON LÜBTOW U., *Beitrage zur Lehre von der Condictio nach römischem und geltendem Recht*, Berlin, 1952.

VON LÜBTOW U., *Die Haftung des Pächters nach D. 19.2.34*, in *Studi in onore di E. Berti*, III, Milano, 1962.

VON LÜBTOW U., *Die Entwicklung des Darlehensbegriffs in römischen und im geltenden Recht mit Beiträgen zur Delegation und Novation*, Berlin, 1965.

VON LÜBTOW U., *Untersuchungen zur 'lex Aquilia de damno iniuria dato'*, Berlin, 1971.

VON LÜBTOW U., *Das Seedarlehen des Callimachus*, in *Festschrift für M. Kaser*, München, 1976.

VON LÜBTOW U., *Ulpians Konstruktion des sogenannten Vereinbarungsdarlehens*, in *'Synteleia'. Studi in onore di V. Arangio-Ruiz*, II, Napoli, 1984.

WACKE A., *Atleten als Darlehensnehmer nach römishem Recht*, in *SDHI*, XLIV, 1978.

WACKE A., *La disciplina del rischio nelle attività negoziali*, in *Affari, finanza e diritto nei primi due secoli dell'impero. Atti del convegno di diritto romano (Copanello, 5-8 giugno 2004)*, a cura di F. Milazzo, Milano, 2021.

WALTZING J.P., *Étude historique sur les corporations professionelles chez les Romains. Depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, I, Bruxelles - Louvain, 1896-1900.

WALTZING J.P., *Étude historique sur les corporations professionelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, II, Louvain, 1895-1900.

WATSON A., *The Law of Obligations in the Later Roman Republic*, Oxford, 1965.

WHITTAKER C.R., *Trade and Frontiers of Roman Empire*, in *Trade and Famine in Classical Antiquity. Proceedings of the Cambridge Philological Society*, edited by P. Garnsey and C.R. Whittaker, Cambridge, 1983.

WILSON, *Carriage of Goods by Sea*, Harlow, 20107[7].

WOLLENTIN U., *Ὁ κίνδυνος in den Papyri* (Diss.), Köln, 1961.

WUBBE F.B.J., *Labeo zum Gefahrtragung im Bauvertrag*, in *L'homme dans son environnement - Mensch und Umwelt*, Fribourg, 1980.

ZAHN B., *'Si quid universitati debetur'. Forderungen und Schulden privater Personenvereinigungen im römischen Recht*, Köln - Wien, 2021.

ZAMORA MANZANO J.L., *Averías y accidentes en derecho marítimo romano*, Madrid, 2000.

ZEVI F., *I collegi di Ostia e le loro sedi associative tra Antonini e Severi*, in *Le quotidien municipal dans l'occident romain*, édité par C. Berrendonner M. Cébeillac-Gervasoni, L. Lamoine, Clermont - Ferrand, 2008.

ZIMMERMANN R., *The Law of Obligations. Roman Foundations of the Civilian Tradition*, Juta, 1990.

INDICE DELLE FONTI

A) FONTI LETTERARIE

Ammianus Marcellinus

Res gestae

28.1.17-8: 136 nt. 513

Asconius Pedianus

Commentarii in orationes Ciceronis

64: 109 nt. 388

Aurelius Victor

Vitae De Caesaris

13.5: 106 nt. 378

35.7: 129 nt. 479

Epitomae De Caesaris

35.6: 129 nt. 479

Caesar

De bello civili

3.31-32: 61 nt. 186

Cicero

De inventione

2.32.98: 30 nt. 29

De legibus (52 a.C.)

3.7: 99 nt. 352

Epistulae ad Atticum

5.21.11: 183 nt. 719

8.11.4: 32 nt. 42

Epistulae ad familiares

5.1.1: 61 nt. 186

5.2.1: 61 nt. 186

5.2.3: 61 nt. 186

Paradoxa Stoicorum

5.1.35: 30 nt. 29

Pro lege Manilia

11: 102 nt. 357

Chronographus anni 354 (Monumenta Germanicae Historia, Auctores Antiquissimi 9, Chronica Minora 1.148): 129 nt. 479

Demosthenes

Contra Phormionem

30: 203 nt. 786

33: 203 nt. 786

Dio Cassius

Historiae Romanae

52.2.4.6: 100 nt. 352

60.11.1-5: 143 nt. 541

Flavius Iosephus

Antiquitates Iudaicae

14.215-216: 108 nt. 388

Historia Augusta

Aurelianus

35.1-2: 129 nt. 479

47.2-3: 106; 129 nt. 482

47-48: 129 nt. 479

Severus

18.3: 127 nt. 468

23.2: 101 nt. 353

Homerus

Odyssea

2.319 ss.: 89 nt. 315

8.158 ss.: 89 nt. 315

15.415 ss.: 89 nt. 315

Horatius

Epistulae

1.6.39: 32 nt. 42

Libanius

Epistulae

705: 125 nt. 455

Livius

Ab Urbe condita libri

23.48.10-12: 140

23.49.1: 67 nt. 220

25.3.8-11: 136 nt. 511; 142 nt. 535; 223

34.6.13: 142 nt. 534

34.9.12: 142 nt. 534

49.1-4: 141; 142

L. Lucullus

20.3: 183 nt. 719

Plautus

Captivi

954: 32 nt. 42

Epidicus

686: 32 nt. 42

Truculentus

274: 32 nt. 42

Plinius

Naturalis Historia

18.68.3(275): 41 nt. 97

Plutarcus

Numa

17: 108 nt. 88

Quintilianus

Declamationes Minores

539: 90 nt. 323

Seneca (philosophus)

De brevitate vitae

18.3: 100 nt. 352

19: 153 nt. 594

Svetonius

Augustus

32.1: 109 nt. 390

Claudius

18.1: 144 nt. 545

18.4: 139 nt. 526; 143

18-19: 122 nt. 442; 143

20.3: 143 nt. 541

Iulius

42.3: 108 nt. 288

Sidonius Apollinaris

Epistulae

1.10: 148 nt. 563

Symmachus

Relatio

9.7: 148 nt. 563

37.2: 148 nt. 563

44: 138 nt. 520

Synesius

Epistulae

4: 89 nt. 315

Tacitus

Annales

13.51.3: 139 nt. 526; 144 nt. 546

15.18.2: 145 nt. 547

Theophrastus

Paraphrasis

3.24.2: 26 nt. 17

Varro

De re rustica

2.2.6: 76 nt. 258

Zosimus

Historia Nova

1.61.3: 129 nt. 479

4.10: 136 nt. 514

6.11: 136 nt. 513

B) FONTI GIURIDICHE

FONTI PREGIUSTINIANEE

Codex Theodosianus

1.15.3: 153 nt. 599

2.33.1: 191 nt. 753; 192 nt. 757

7.16.3: 136 nt. 513

8.5.18: 153 nt. 599

8.5.40: 153 nt. 599; 154 nt. 603

8.5.47-48: 153 nt. 599

10.24.3: 153 nt. 599

11.30.4: 100 nt. 352

12.1.149: 130 nt. 485 ; 133 nt. 504

12.6.3: 100 nt. 352

12.6.12-13: 153 nt. 599

12.8.1: 153 nt. 599

13.5.3.1: 118 nt. 426

13.5.35: 148 nt. 564

13.6.1 : 118 nt. 426; 132 nt. 497

13.7.1 : 131 nt. 491

13.5.2 : 118 nt. 426

13.5.3: 130 nt. 485; 131 nt. 491; 133 nt. 502

13.5.4: 133 nt. 506

13.5.5: 118 nt. 426; 133 nt. 505

13.5.5 pr.: 118 nt. 426

13.5.6: 135 nt. 510

13.5.7: 118 nt. 426; 123 nt. 450; 131 nt. 491; 134; 135 nt. 509

13.5.8: 133 nt. 506

13.5.10 : 133 nt. 507; 138 nt. 520

13.5.11 : 130 nt. 486

13.5.13-14: 136 nt. 513

13.5.14 pr.-1: 151 nt. 584

13.5.14.3 : 130 nt. 486; 133 nt. 502

13.5.14.4 : 131 nt. 489

13.5.17 : 118 nt. 426; 133 nt. 505

13.5.18 : 130 nt. 486

13.5.19 : 131 ntt. 485 e 491

13.5.20 : 131 nt. 491

13.5.21 : 139 nt. 524; 148 nt. 566

13.5.25 : 133 nt. 504

13.5.26 : 139 nt. 525; 148 nt. 566; 149 nt. 569

13.5.27 : 118 nt. 426; 138 nt. 522; 151 nt. 584

13.5.28 : 136 nt. 513

13.5.32-34: 136 nt. 513

13.5.32: 118 nt. 426; 136; 150 nt. 578; 154; 159; 223

13.6.2-6: 132 nt. 501

13.6.2 : 131 nt. 491; 132 ntt. 498 e 501

13.6.3 : 131 nt. 491; 133 nt. 501

13.6.4 : 118 nt. 426

13.6.5 : 131 nt. 491

13.6.6 : 132 nt. 499

13.6.7 : 118 nt. 426

13.6.8 : 130 nt. 486; 131 nt. 495

13.7.2 : 131 nt. 491

13.8.1 : 136 nt. 513

13.9.2 : 147 nt. 562; 149

13.9.3 : 149 nt. 573

13.9.3.2: 139 nt. 526

13.9.3.4: 130 nt. 486

13.9.4 : 151; 153 nt. 599; 224

13.9.5 : 150 nt. 577; 152; 154 e ntt. 606 e 617; 224

13.9.6 : 147 nt. 561; 149 nt. 569

14.2.1 : 99 nt. 353

14.4.9: 135 nt. 510; 136 nt. 511

14.5.1: 136 nt. 513; 138 nt. 520

14.21.1: 131 nt. 491

14.26.2: 100 nt. 352

Fragmenta Vaticana

236: 121 nt. 428

Gai Institutiones

1.32 c: 139 nt. 526; 144

2.163: 130 nt. 485

3.205-07: 65 e nt. 209

3.124: 165 nt. 647

3.143-44: 26 nt. 17

3.147: 26 nt. 17

4.6: 197 nt. 775

4.19: 208 nt. 800

Novellae Valentiniani

28.1 (450 d.C.): 130 nt. 485

Pauli Sententiae

2.14.1-3: 193

2.14.1: 185

2.14.2: 185 nt. 726

2.14.3: 164 e nt. 641; 165 e nt. 643; 170 nt. 670; 179; 183 nt.723; 213; 226

3.4.11: 230 nt. 485

FONTI GIUSTINIANEE

Codex

2.55.(56): 197 nt. 775

4.32.3: 184 nt. 726

4.32.11.(12): 192

4.32.16: 192; 193

4.32.19: 197 nt. 775

4.32.23: 192; 193 nt. 760

4.32.26.1-2: 191 nt. 753

4.32.26.2: 166 e 167 nt. 649

4.32.26.4: 191 nt. 753

4.32.27.21: 173 nt. 682

4.33: 175

4.33.2.1: 170 nt. 670; 176; 177 nt. 692; 179; 184 nt. 723; 206 nt. 793; 213; 215 nt. 825; 226

4.33.3.2: 177; 179 nt. 706; 180 nt. 710; 200 nt. 778; 206 nt. 793; 215 nt. 825

4.33.4.3: 162 nt. 662; 170 nt. 670; 179; 180; 200 nt. 778; 202 ntt. 782 e 783; 206 nt. 793; 213; 214; 215 nt. 825; 226; 227

4.33.5.4: 177; 200 nt. 778; 206 nt. 793; 215 nt. 825

4.18.2 pr.: 46 nt. 122

4.18.2.1 : 46 nt. 122

10.7.4: 153 nt. 599

11.2.4: 150 nt. 578

11.6.2: 146; 147 nt. 561; 151 nt. 586

11.6.3: 149 nt. 573; 150 nt. 575

11.6.3.3: 139 nt. 526

11.6.5: 150 nt. 579

11.6.6: 150 nt. 578

12.50.8-9: 154 nt. 603

12.50.9: 153 nt. 599

Digesta

2.14.7.5: 212 nt. 823

2.14.17 pr.: 168 nt. 653; 193

3.2.2.2: 125 nt. 454

3.4.1 pr.-1: 107 ntt. 380 e 384; 113; 159; 222

3.5.12-13: 197 nt. 775; 199 nt. 776

4.8.3.1: 46 nt. 122

4.8.40: 197 e 198 nt. 775

4.8.11.2: 197 nt. 775

4.8.13.2: 46 nt. 122

4.8.15: 46 nt. 122

4.8.23 pr.: 198 nt. 775

4.8.23.1 : 197 nt. 775

4.9.1 pr.: 46 nt. 121

4.9.1.7 : 162 nt. 632

4.9.1.8 : 48 nt. 130

4.9.3 pr.: 45 nt. 118

4.9.3.1 : 25 nt. 14; 42 nt. 195; 49 nt. 137; 80 nt. 282

4.9.4.2: 45 nt. 119

4.9.5 pr.-1: 48 nt. 130

4.9.6 pr.: 25 nt. 14

4.9.6.4: 27 nt. 21

5.3.29: 26 nt. 17

6.1.62 pr.: 26 nt. 17

6.1.79: 26 nt. 17

7.8.12.6: 26 nt. 17

10.3.23: 26 nt. 17

11.5.2: 189 nt. 745

11.5.4.2: 189 nt. 745

11.6.1 pr.: 76 nt. 256

12.1.9.4: 207 nt. 796

12.6.26 pr.: 185 nt. 726

12.6.55: 26 nt. 17

12.6.65.7: 26 nt. 17

12.7.2: 88 nt. 314

13.4.2.8: 199 nt. 776

13.4.8: 191 nt. 752

13.6.5.12: 31 nt. 39; 76 nt. 256

13.6.18 pr.: 25 nt. 14

14.1.1.1: 28 nt. 22

14.1.1.3: 89 nt. 316

14.1.1.7: 27 nt. 21

14.1.1.12: 89 nt. 316

14.1.1.15: 28 ntt. 22 e 25; 55; 69 nt. 228; 93 nt. 337

14.1.1.18: 100 nt. 352

14.2.1 : 30 nt. 29

14.2.2 pr.: 30 ntt. 29, 32 e 33; 83 nt. 294; 84 nt. 295

14.2.2.2: 89 nt. 316

14.2.3 : 30 nt. 29

14.2.4 pr.: 28 nt. 22

14.2.4 pr.-1: 30 nt. 29

14.2.2.4: 30 nt. 32

14.2.2.4-5: 30 nt. 29

14.2.2.6: 30 nt. 32

14.2.6: 30 nt. 29

14.2.2.7: 30 nt. 32

14.2.4.2: 30 nt. 32

14.2.5 pr.-1: 30 nt. 33

14.2.5.1 : 30 nt. 29

14.2.9 : 30 nt. 29

14.2.10 pr.: 18; 32; 42; 44 e ntt. 114 e 115; 45; 48; 52; 59; 61; 68 nt. 224; 71; 72; 73 e ntt. 244 e 247; 78; 80; 83 nt. 292; 84 nt. 295; 87; 94 ntt. 339 e 342; 218; 219

14.2.10.1 : 31 nt. 39; 49 nt. 137; 66 nt. 215; 69 nt. 229; 74; 77 nt. 263; 78; 80, 94 nt. 339

14.2.10.2 : 32; 81; 82; 94 nt. 339; 219

14.5.8: 100 nt. 352

15.1.3.8: 195; 196 nt. 775; 198 nt. 776; 215 nt. 824

16.3.1 pr.: 162 nt. 662

16.3.12: 25 nt. 14

16.3.12 pr.: 25 nt. 14

17.1.6.6: 194 nt. 763

17.1.26.6: 25 nt. 14

17.1.31: 130 nt. 485

17.2.71 pr.: 81 nt. 284

18.1.8 : 188 nt. 736; 189 nt. 744

18.1.8.1 : 189 nt. 744

18.4.7: 189 nt. 744

18.4.19: 76 nt. 258

18.6.12: 38 nt. 78

18.7.7: 197 nt. 775

19.1.13.26: 197 nt. 775

19.1.33: 76 nt. 258

19.2.2.1: 26 nt. 17

19.2.5: 76 nt. 256

19.2.7: 41 nt. 102

19.2.8: 41 nt. 102

19.2.19.6: 88 nt. 314

19.5.1.1 : 20; 91; 93; 97 e nt. 350; 210 nt. 812; 222

19.2.13.1 : 28 nt. 22; 78; 94 nt. 339

19.2.13.2 : 78 nt. 275; 89 nt. 315

19.2.13.7: 35 nt. 55; 41 ntt. 99 e 102

19.2.15 pr.-1: 35 nt. 57

19.2.15.2: 26 nt. 17; 34; 35 nt. 55; 36 nt. 63; 39; 40 e ntt. 90 e 93; 41; 44; 64

19.2.15.6: 32; 43; 44; 45 nt. 118;: 48 nt. 131; 60; 64; 65; 94 nt. 341; 96; 104 nt. 367; 120 ntt. 428 e 433; 140 nt. 529; 145 nt. 552; 158; 219; 221, 223; 225

19.2.19.1: 26 nt. 17; 41 nt. 102

19.2.19.2-6: 88 nt. 314

19.2.19.6: 88 nt. 314

19.2.19.7: 20 nt. 12; 32; 88; 94 nt. 341; 96; 219; 222

19.2.22.2: 26 nt. 17

19.2.27 pr.: 41 nt. 98

19.2.27 pr.-1: 26 nt. 17; 35 ntt. 55 e 58; 41 nt. 102

19.2.29: 36 e nt. 65; 38

19.2.30: 26 nt. 17; 35 nt. 58

19.2.30 pr.-1: 41 nt. 102

19.2.30.2: 36; 37 nt. 70

19.2.31 : 33 nt. 49; 66 nt. 217

19.2.31.1 : 66 nt. 215

19.2.60.2: 65 e nt. 208

19.2.61.1: 32; 60; 85; 94 ntt. 338 e 339; 96 nt. 348; 97 nt. 350; 219

19.2.35 pr.: 26 nt. 17

19.5.22: 26 nt. 17

19.5.25 pr.: 26 nt. 17

19.2.51.1: 26 nt. 17

19.2.60.8: 20 nt. 12; 89 nt. 316; 90; 94 nt. 339; 96; 222

22.1.9 pr.: 173 nt. 686

20.1.11.1: 26 nt. 17

21.1.23.9: 26 nt. 17

22.1.19 pr.: 26 nt. 17

22.1.38.3: 188 nt. 739

22.2: 162 nt. 632

22.2.1 : 162; 164; 165 nt. 664; 170 e nt. 670; 179; 213; 226

22.3.19.4: 189 nt. 745

22.2.4 pr.: 169; 170 nt. 670; 171; 172; 200 nt. 778; 201 nt. 781; 206 nt. 793; 215 nt. 825

22.2.4.1: 170; 173

22.2.5 pr.: 164 nt. 639; 189 nt. 744; 206 nt. 793; 215 nt. 825

22.2.6: 169; 170 nt. 670; 174; 179; 200 nt. 778; 206 nt. 793; 213; 215 nt. 825; 226

22.2.7: 169; 170 nt. 670; 179; 186; 193; 194 nt. 764; 206 nt. 793; 213; 215 nt. 825; 226

22.2.8: 170; 197 e 198 nt. 775;

199 nt. 776

22.2.9: 197 nt. 775

23.3.68: 179 nt. 702

24.3.33: 130 nt. 485

26.7.54: 194 nt. 763

27.1.17.6: 121 nt. 483

28.5.35 pr.: 49 nt. 137; 80 nt. 282
28.5.70: 179 nt. 703

29.2.57.1: 130 nt. 485

30.39.1: 26 nt. 17

32.11.15: 194 nt. 763

34.2.34 pr.: 26 nt. 17

32.34.3: 61 nt. 186; 63 e nt. 203

34.5.20: 115 nt. 418

35.2.1.8: 197 nt. 775

36.1.60.5: 26 nt. 17

36.1.64.1: 194 nt. 763

36.2.22.1: 179 nt. 703

36.2.24.1: 197 nt. 775

36.2.25.1: 179 nt. 702

39.2.18.4: 76 nt. 256

39.2.18.5: 191 nt. 752

39.2.43.1: 38 nt. 77

39.4.1.1: 102 nt. 357

39.4.13 pr.-1: 102 nt. 357

39.4.16.7-8: 30 nt. 29

39.6.3: 15 nt. 2

39.6.35.3: 188 nt. 739

40.1.15: 179 nt. 702

40.3.1 : 115 nt. 418

40.3.2 : 115 nt. 418

40.7.14 pr.: 26 nt. 17

40.7.40.5: 61 nt. 186

42.5.8.2

44.5.2.1: 26 nt. 17

44.7.1.4: 25 nt. 14

44.7.23: 172 ntt. 680 e 682; 197 e 198 nt. 775; 199 nt. 776

44.7.52 pr.-3: 207 nt. 796

45.1.71: 81 nt. 284

45.1.74: 208 nt. 800

45.1.75.1-2: 208 nt. 800

45.1.91.3: 198 nt. 775

35.1.99: 179 nt. 702

41.2.21.1-2: 30 nt. 29

43.26.1 pr.: 162 nt. 662

45.1.115.2: 81 nt. 284

45.1.122.1: 49 nt. 137; 80 nt. 282; 162 nt. 632; 172 nt. 680; 180 nt. 710; 187 nt. 735; 199 nt. 776; 200; 203 ntt. 783 E 786; 205

45.1.126.3: 197 nt. 775

45.1.137.7: 81 nt. 284

46.2.6.1: 207 nt. 796

46.2.7: 207 nt. 796

46.3.5.2: 184 nt. 726

46.3.102.3: 185 nt. 276

47.2.14.17: 49 nt. 137; 80 nt. 282

47.5.1.4: 48 nt. 130

47.9.3 pr.: 30 nt. 29

47.22.1.1: 116 nt. 421

47.22.3.2: 111 nt. 396; 112

48.2.13: 100 nt. 352

48.19.28.3: 116 nt. 421

49.18.4: 125 nt. 454

50.2.9.1: 127 nt. 467

50.2.11: 125 nt. 454

50.4.1.1: 100 nt. 352

50.4.3.12: 100 nt. 352

50.4.5: 119 nt. 427; 122 nt. 444; 125 nt. 456

50.4.18.5: 100 nt. 352

50.5.1.2: 125 nt. 453

50.5.3: 119 nt. 427; 122 nt. 442; 139 nt. 526; 144

50.5.8.3: 126 nt. 464

50.5.9.1: 127 nt. 467

50.6.1 pr.: 124 nt. 452

50.6.6.3: 102 nt. 357; 119 nt. 427; 123; 125

50.6.6.5: 121 nt. 436
50.6.6.6: 119 nt. 427; 122 nt. 445; 131 nt. 488

50.6.6.6-9: 124 nt. 452

50.6.6.8: 122 nt. 446

50.6.6.9: 121 nt. 439

50.6.6.12: 111 ntt. 396 e 401

50.14.2 pr.: 31 nt. 39; 76 nt. 256

50.16.5 pr.: 165 nt. 647

50.16.16: 102 nt. 357

50.16.22: 165 nt. 647

50.16.119: 130 nt. 485

50.16.178 pr.: 165 nt. 647

Institutiones

3.15.7: 197 nt. 775

3.24.4: 26 nt. 17

4.6.16: 197 nt. 775

Novellae

106: 166 e 167 nt. 649; 202 nt. 783

110: 166 e 167 nt. 649

FONTI BIZANTINE

Basilicorum libri (Scheltema)

20.1.60.8: 91 nt. 324

53.1.59: 61 nt. 187

53.3.19: 177 nt. 694

53.5.7: 194 nt. 767

53.5.8: 197 nt. 775

53.5.16: 171; 175; 176 nt. 690

53.5.20: 181 nt. 711

Basilicorum Scholia (Scheltema)

4 *ad Bas.* 48.5.41: 61 nt. 186

5 *ad Bas.* 20.1.15: 61 nt. 187

15 *ad Bas.* 20.1.60.8: 91 nt. 324

Nómos Rhodion Nautikós

3.32: 61 nt. 185

FONTI PAPIRACEE

AE 2010 242-243: 113

AE 2010 242: 110 e nt. 392; 113

AE 1996, 309 = EDR031004: 118

BGU I 220 (Fayûm): 119 nt. 427

BGU IV 1157 (10 a.C.): 52 n. 151; 118 nt. 427

CIG 5889: 153 nt. 594

CIL II 1180 = *ILS* 1403 = *AE* 1965, 237 = *AE* 1971, 171 = *AE* 1991, 993 = *CILA* II.23: 43 nt. 109; 120 nt. 433

CIL III 14165.8: 107 nt. 383; 120 nt. 433; 123 nt. 450

CIL V 7781: 111 nt. 400

CIL VI 1620: 102 nt. 357

CIL VI 1625b: 102 nt. 357

CIL VI 2193: 108 nt. 386

CIL VI 4414-4880: 108 nt. 386

CIL VI 4472: 108 nt. 386

CIL VIII 10327-10328: 90 nt. 323

CIL XIV 168-169

CIL XIV 277

CIL XIV 2110: 110 e ntt. 392 e 394; 113

FIRA III 122: 185 nt. 728

P. Amh. II 127 (dopo il 128 d.C.): 53 nt. 151

P. Berol. 5883+5853 (= *SB* III 7169): 187 nt. 735

P. Köln III 147 (30 a.C. - 15 d.C.): 53 nt. 150; 119 nt. 427

P. Laur. I 6 (97-117? d.C.): 53 ntt. 153 e 154; 56 nt. 158

P. Lond. III 948r (236 d.C.): 56 nt. 158; 57; 58 nt. 173

P. Lond. III 1164 (212 d.C.): 53 nt. 150; 118 nt. 427

P. Lond. V 1714 (570 d.C.): 53 nt. 151

P. Oxy. Hels. 37 (176 d.C.): 55 ntt. 153 e 155; 58 nt. 176

P. Oxy. II 276 (77 d.C.): 58 nt. 176

P. Oxy. IX 1197 (208 d.C.): 58 nt. 176

P. Oxy. X 1259 (212 d.C.): 58 nt. 176

P. Oxy. X 1260 (286 d.C.): 58 nt. 176

P. Oxy. XVII 2136 (291 d.C.): 53 nt. 151; 118 e 119 nt. 427

P. Oxy. XXXIII 2670 (127 d.C.): 58 nt. 176

P. Oxy. XLIII 3111 (257 d.C.): 55 nt. 153; 56 nt. 160

P. Oxy. XLV 3250 (63 d.C.): 55 ntt. 153 e 156

P. Ross. Georg. II 18 (§§ vi, xxix, xlii) (139-140 d.C.): 55 nt. 153

P. Tebt. III.1 824 (171 d.C.): 58 nt. 176

P. Tebt. III.1 825 (176 d.C.): 58 nt. 176

P. Tebt. III.1 823 (185 d.C.): 58 nt. 176

P. Warr. 5 (154 d.C.): 58 nt. 176

RIC II 197, 230; 253; 409; 472; 486; 548; 549; 564; 570; 580; 615; 660; 675; 676; 720; 721; 722; 796; 797; 798: 121 nt. 437

RIC III 520; 545; 597; 656; 675; 713; 756; 757; 840; 841; 847; 850; 854; 868; 871 a-b; 877; 880; 884; 887; 891; 895; 898; 910; 912; 918; 921; 942; 948; 956; 964; 969; 980; 981; 993; 1006; 1046 734 a-b; 735; 997: 121 nt. 440

RIC III 94*; 125*; 142; 143; 151; 152; 372*; 383; 388; 397; 423; 1337; 1338: 121 nt. 441

SB XIV 11552 (221 d.C.): 55 nt. 153; 56

SB XIV 11549 (283-284 d.C.): 58 nt. 176

SB XIV 11550 (334-335 d.C.): 58 nt. 176

SB XIV 11551 (324-337 d.C.): 58 nt. 176

Tab. Pomp. 34 (= *TP Sulp.* 31.2-3): 207 nt. 797

TPSulp. 53: 185 nt. 729

TPSulp. 79: 185 nt. 729

FONTI MEDIOEVALI

Glossa ordinaria ad Digesta

Gl. *si ea condicione*, ad D. 14.2.10.1: 77 nt. 263

Gl. *rheda* ad D. 19.2.60.8: 91 nt. 324