

GIANFRANCO PURPURA

Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio:
responsabilità e documentazione nel trasporto marittimo romano

ABSTRACT

Interpretation of D. 49.1.3 and 19.2.31, famous texts on liability and documentation in maritime transport, especially in light of new archeological finds submarines.

PAROLE CHIAVE

Receptum; custodia; trasporto marittimo.

IL XEIPEMBOΛON E IL CASO DI SAUFEIO: RESPONSABILITÀ E DOCUMENTAZIONE NEL TRASPORTO MARITTIMO ROMANO

Una questione marginale è stata considerata in dottrina quella che verte attorno al *χειρέμβολον*,¹ termine utilizzato nell'unico testo di Ulpiano trasmessoci dal Digesto per denotare una attività del *navicularius* o del *magister navis* collegata alla pratica del trasporto marittimo di mercanzie e alla connessa responsabilità per custodia:

D. 4. 9. 1. 3 (Ulp. 14 *ad ed.*): *Et sunt quidam in navibus, qui custodiae gratia navibus praeponuntur, ut ναυφύλακες et diaetarii. Si quis igitur ex his receperit, puto in exercitorem dandam actionem, quia is, qui eos huiusmodi officio praeponeit, committi eis permittit, quamquam ipse navicularius vel magister id faciat, quod χειρέμβολον appellant. Sed et si hoc non extet,² tamen de recepto navicularius tenebitur.*

Nonostante la modesta reputazione del problema suscitata dal testo, non sono stati pochi coloro che in dottrina, nel corso del tempo, hanno dedicato ad esso attenzione tentando di risolvere il «mistero» di una prassi commerciale greco romana,³ sicuramente ben più risalente dell'età di Ulpiano, come potrebbe indicare la collocazione palinogenetica del frammento, riferito come il precedente⁴ al commento del termine *nauta*, non ancora differenziato in varie

¹ N. DE MARCO, *Un problema minimo: il χειρέμβολον*, in SDHI 65, 1999, 355 ss. «Menu détail d'un sujet immense, le mot χειρέμβολον constitue un *hapax* dans les sources grecques et latines» [J. VELISSAROPOULOS-KARAKOSTAS, *Χειρέμβολον. En marge de l'histoire du droit maritime*, in *Byzantine Law. Proceedings of the International Symposium of Jurists* (Thessaloniki, 10-13 december 1998), Thessaloniki 2001, 209]; J. ROUGÉ, *L'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris 1966, 383.

² Così nella *Littera Florentina* e nella *Bononiensis*; *exercet* è *scriptura secundaria* della *Flor.*, *profecta a correctore primario*. La correzione trova conferma nella versione dei Basilici (53. 1. 9, Scheltema): *πούηση*.

³ Così anche in R. MARTINI, *XEIPΘEMBOΛON* (*Noterella in margine al receptum nautarum*), in *Studi Volterra*, IV, Milano 1971, 199 e 203; A. D'ORS, *XEIPΘEMBOΛON*, in *Humanitas*, 2, Coimbra 1948-1949, 255 e 259.

⁴ D 4.9.1.2 (Ulp. 14 *ad ed.*): *Qui sunt igitur, qui teneantur, videndum est. Ait praetor "nautae". Nautam accipere debemus eum qui navem exercet: quamvis nautae appellantur omnes, qui navis navigandae causa in nave sint: sed de exercitore solummodo praetor sentit. Nec enim debet, inquit Pomponius, per remigem aut mesonautam obligari, sed per se vel per navis magistrum: quamquam si ipse alicui e nautis committi iussit, sine dubio debeat obligari.*

specializzazioni e impiegato dal pretore nella clausola edittale per indicare il soggetto obbligato *de recepto*. E che Ulpiano in tali rari frammenti ci preservi un certo numero di vetusti termini tecnici (come ‘*mesonauta*’, *ναυφύλαξ* e *χειρέμβολον*, appunto), utilizzati nel diritto marittimo greco e attraverso l’editto discussi nei relativi commentari, è da tempo generalmente riconosciuto in dottrina,⁵ superando alcune perplessità connesse ad una ingiustificata ipercritica interpolazionista.⁶

Ulpiano dunque osserva che sulle navi esistono addetti a mansioni di custodia – come i *custodes navium*, sorveglianti armati per la protezione del carico,⁷ e i *diaetarii*, personale della *diaeta* preposto dal *magister* allo stivaggio⁸ – e manifesta l’opinione che se uno di costoro abbia effettuato il *receptum*, debba riconoscersi nei confronti dell’*exercitor* la relativa azione, poiché costui preponendoli ha acconsentito a che i terzi affidino loro le cose da trasportare, sebbene lo stesso *navicularius* o il *magister* abbia compiuto ciò che è detto *χειρέμβολον*. Conclude affermando che, anche se il suddetto atto non sussista, il *navicularius* tuttavia risponderà *de recepto*.

Ancora una volta la conclusione del brano sulla scarsa rilevanza del *χειρέμβολον* sembra orientare verso l’antichità di una pratica in parte superata al tempo del giurista, piuttosto che indurre a ritenere alla menzione, da parte di Ulpiano, di una pittoresca usanza marittima del commercio solo a lui contemporanea.

Decifrare però il contenuto dell’atto in questione, e quindi il suo valore in rapporto alla documentazione del trasporto marittimo romano, si è rivelato arduo, come si è detto, sin dall’età più antica.

Nulla può infatti ricavarsi dai Basilici, che si limitano ad annotare che l’atto può essere posto in essere dal *magister navis*.⁹

Andrea Alciato, intorno al 1538, spiega il termine come «*manus immissionem, ... signum, quod magister navis in prora residens manu dat, cum nautis imperat, ut aliquid faciant, seu aliquem recipiant, vel non recipiant*»; giustifica il curioso riferimento alla prua della nave premettendo l’affinità del termine in questione con il rostro (*ἔμβολον*, appunto) ma conclude

⁵ L.R. MÉNAGER, *Naulum et receptum rem salvam fore. Contribution a l’étude de la responsabilité contractuelle dans le transports maritime en droit romain*, in RHD 38, 1960, 196 s., 203; J. ROUGÉ, *Recherches sur l’organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l’empire romain*, Paris 1966, 218; C.M. MOSCHETTI, v. ‘*Nave (dir. rom.)*’, in Enc. dir. 27, Milano 1977, 570; K.M.T. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, in IVRA 25, 1974, 91 nt. 157 e soprattutto N. DE MARCO, *Un problema minimo: il χειρέμβολον*, cit., 357.

⁶ F. DE MARTINO, *Note di diritto romano marittimo, Lex Rhodia III*, in RDN 4, 1938, 77; F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, in Ann. Univ. Bari 13, 1953, 72 nt. 4. Riflettendo ancora tale atteggiamento critico J. VELISSAROPOULOS-KARAKOSTAS, *Χειρέμβολον*, cit., 212, considera il *χειρέμβολον* una creazione linguistica tardiva, anche se poi ritiene tale pratica osservata «*bien des siècles avant l’apparition du terme*». Per una condivisibile rivalutazione dell’antichità della prassi e dell’informazione ulpiana cfr. invece N. DE MARCO, *Un problema minimo: il χειρέμβολον*, cit., 357.

⁷ Attestati nei papiri e in numerosi rinvenimenti subacquei, ma soprattutto a Spargi. Cfr. P.A. GIANFROTTA, *Commerci e pirateria: prime testimonianze archeologiche sottomarine*, in MEFRA, 93, 1981, 1, 229 ss.

⁸ G. PURPURA, *Il naufragio nel diritto romano: problemi giuridici e testimonianze archeologiche*, in *Atti IX Rassegna di archeologia subacquea*, Giardini Naxos, 22 ottobre 1994 = AUPA 43, 1995, 475 e nt. 43 (<http://www.unipa.it/dipstdir/portale/ARTICOLI%20PURPURA/II%20naufragio%20nel%20diritto%20romano.doc>).

⁹ Bas. 53. 1. 9 (Scheltema): ...*κὰν αὐτὸς ποίησῃ τὸ χειρέμβολον*.

correttamente osservando di non averlo mai riscontrato e che la spiegazione fornita necessaria, a suo avviso, di un più ampio approfondimento.¹⁰

Jacopo Cuiacio, nella metà del XVI sec., elude in pratica il ‘minimo’ problema ritenendo il χειρέμβολον un atto assimilato all’assunzione della responsabilità per custodia – *vulgaris nauticorum vox* – senza avventurarsi in una più dettagliata spiegazione.¹¹

E tale via è stata seguita in tempi più recenti da tutti coloro che, preferendo schivare la questione della determinazione concreta dell’atto, hanno parlato genericamente di un gesto simbolico per l’assunzione della responsabilità *de recepto* da parte dell’*exercitor*,¹² per poi dividersi tra chi, pur considerando il χειρέμβολον di ‘origine postclassica’, vi ha individuato solo un ‘residuo storico’ in base al presupposto che il *receptum* fosse ormai divenuto un *naturale negotii*, al punto che non vi fosse più bisogno ormai di alcuna formalità o speciale dichiarazione per far sorgere la relativa responsabilità,¹³ e chi al contrario ha ritenuto la menzione ulpiana prova della persistenza di un uso che non costituiva un mero formalismo, dimostrando che nel III sec. il *receptum* non fosse ancora divenuto un *naturale negotii*.¹⁴

Si è comunque ritenuto che il termine fosse suscettibile di rinviare a espressioni risalenti come ἐμβάλλειν χεῖρα δεξιαν ο ἐμβάλλειν χεῖρὸς πίστιν, nel senso di stringersi la mano destra in segno di promessa, considerando con ciò risolto il problema.¹⁵

Ma J. Velissaropoulos osserva: «l’expression ἐμβάλλειν χεῖρὸς πίστιν se retrouve chez les auteurs tragiques, mais ni à l’époque classique ni en droit hellénistique, la poignée de main qui symbolise un rapport de confiance ne fait naître d’obligations contractuelles ou autres».¹⁶ Inoltre R. Martini correttamente rileva l’incongruità del termine ἐμβάλλειν, corrispondente al latino *inicare*, certamente «sproporzionato rispetto all’atto di mettere la propria mano ... in quella di un altro»¹⁷ e, recuperando la proposta di Alciato di un cenno di mano per impartire un ordine ai marinai, ha suggestivamente accostato il gesto dell’assunzione della responsabilità per custodia alla raffigurazione contenuta in un affresco tombale di Ostia, ove una delle figure ritratte a prua di una nave, nel momento dell’imbarco delle merci, tiene una mano alzata, appunto la destra.¹⁸

¹⁰ A. ALCIATO, *Parergon iuris seu obiter dictorum*, Lugduni 1560, I, cap. 44, 103 s.

¹¹ J. CUIACIO, *Opera*, Napoli 1722, 744; *Observationes et emendationes*, lib. XXVII cap. 31 col. 1213.

¹² J. PARIS, *La responsabilité de la custodia*, Nancy 1926, 33; F. DE MARTINO, *Note di diritto marittimo*, cit., 77; ancora un «gesto con la mano» viene considerato il χειρέμβολον da A. PETRUCCI, *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori*, I, Torino 2007, 143.

¹³ F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 72 nt. 4.

¹⁴ L.R. MÉNAGER, *Naulum et receptum rem salvam fore*, cit, 203 s.

¹⁵ F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 72 nt. 4; L.R. MÉNAGER, *Naulum et receptum rem salvam fore*, cit, 203 s.

¹⁶ J. VELISSAROPOULOS-KARAKOSTAS, Χειρέμβολον, cit., 213; ID., *Altgriechische πίστις Vertrauenshaftung*, in *Symposion 1993, Vorträge zur griechischen und hellenistischen Rechtsgeschichte*, Wien-Köln-Weimar 1994, 185 ss.; E. JAKAB, *Bemerkungen zur Vertrauenshaftung im altgriechischen Recht*, in *Symposion 1993, Vorträge zur griechischen und hellenistischen Rechtsgeschichte*, cit., 191 s.

¹⁷ R. MARTINI, ΧΕΙΡΕΜΒΟΛΟΝ, cit., 203.

¹⁸ Cfr. M. ROSTOVZEV, *Storia economica e sociale dell’impero romano*, Firenze 1965, immagine fuori testo tra pp. 194 e 195.



Secondo Martini, il defunto *Abascantus* al centro della raffigurazione, *mentor nauticarius* di Ostia, sarebbe stato rappresentato a bordo della nave *Isis Geminiana* affiancato dal suo *adiutor*,¹⁹ dal *magister navis Farnaces*, ma soprattutto con il *navicularius* seduto a prua, che accanto ad un sacco con la scritta *feci* alza appunto la destra «in segno (simbolico) di assunzione della responsabilità (*receptum salvum fore*) per il trasporto del sacco di grano postogli accanto».²⁰ Ma l'identificazione dei personaggi non appare sicura, potendo *Abascantus* essere il *navicularius vel magister*, che funge al tempo stesso da *mentor*, di una piccola imbarcazione per il trasporto di aridi, e il personaggio seduto - stranamente anonimo nell'ipotesi di Martini, che fa fulcro proprio sul gesto di costui – essere piuttosto il mercante caricatore che sta affidando la mercanzia per il trasporto.²¹ Il *χειρέμβολον* secondo Ulpiano sarebbe stato invece effettuato dal *navicularius vel magister* e il gesto della mano alzata del personaggio anonimo potrebbe essere piuttosto interpretato come un segno di rilascio della merce per il trasporto, quindi effettuato dal mercante caricatore.²²

In realtà l'accostamento del *χειρέμβολον* all'affresco di Ostia non è stato per la prima volta proposto all'attenzione degli studiosi da Martini nel 1971, ma già da A. D'Ors nel 1949. Questi, considerando il personaggio principale della scena, *Abascantus*, un *navicularius* di Ostia impegnato nel servizio dell'annona, ha finito però per escludere il collegamento dell'affresco con la prassi del *χειρέμβολον*²³ per volgersi invece verso una proposta innovativa, non priva di seguito in dottrina: quella cioè di considerare il *χειρέμβολον* non un gesto o un atto, come si è fatto finora, ma una cosa, un oggetto.

¹⁹ Costui impugna un attrezzo per registrare le partite e tenere conto dei *modii* degli aridi imbarcati, così come *Abascantus* sostiene sotto il braccio destro il regolo (*rutellum*) per rasare i modii. Cfr. G. PURPURA, *Alle origini delle consuetudini marittime mediterranee. Symbola, sylai e lex Rhodia*, in Convegno Trani, 30-31 maggio 2013 (in corso di stampa) = IURA, Portale di diritto romano e dei diritti dell'antichità del Dipartimento di Storia del Diritto dell'Università di Palermo (<http://www.unipa.it/dipstdir/portale/>).

²⁰ R. MARTINI, *ΧΕΙΡΕΜΒΟΛΟΝ*, cit., 206.

²¹ L'affresco della necropoli di Porta Laurentina ad Ostia quindi sarebbe relativo ad uno dei due personaggi indicati nominativamente; molto probabilmente commemorativo del centrale *Abascantus*.

²² G. PURPURA, *Alle origini delle consuetudini marittime mediterranee*, loc. ult. cit.

²³ A. D'ORS, *ΧΕΙΡΕΜΒΟΛΟΝ*, cit., 255 s.

In tale ottica il χειρέμβολον potrebbe essere stato un documento, una sorta di ricevuta di carico rilasciata dal *navicularius* o dal *magister* da costui preposto, quale atto esplicito di accettazione del carico e dei rischi connessi. La proposta di D'Ors si è basata sull'omologia con altri vocaboli greci, come σύμβολον e χειρόγραφον, ma soprattutto sulla correzione di D. 4.9.1.3, presente nella *Florentina* e confermata dai Basilici, ‘...*si hoc non extet*’,²⁴ che risulterebbe appropriata a un oggetto, una cosa che verrebbe realizzata dal trasportatore. Tale «cosa» non si identificherebbe allora, né con il *receptum nautarum*, né con il contratto di trasporto per mare.²⁵ In conclusione, potrebbe trattarsi di un *ostrakon*, «un trozo de vasija de barro», di uso assai frequente, anche se a noi appare solo attraverso quest'unica menzione ulpiana.²⁶

L'ipotesi di D'Ors ha raccolto in dottrina, come si è detto, ampio consenso. Da J. Rougé²⁷ a J. Velissaropoulos la quale, sottolineando che il *navicularius* è responsabile nei confronti del caricatore in virtù del contratto di trasporto, ha innanzitutto osservato che con tali *ostraka* costui non riceveva una garanzia per l'arrivo delle merci sane e salve, ma solo per la presa in carico delle merci imbarcate;²⁸ quest'ultima è stata quindi indotta ad accostare tali ricevute alle ἀποχαι γράμματα menzionate nei contratti papirologici solo a partire dal IV sec. d.C. come ricevute rilasciate dal trasportatore in doppio esemplare, ma probabilmente già risalenti a una pratica ben più antica, quella ellenistica del σύμβολον e dell'αντισύμβολον.²⁹ Così L. De Salvo, pur rinviando alla Velissaropoulos, ha pensato a «un oggetto in uso presso i ναύκληροι tolemaici»; esso ha «comme fonction première de servir de preuve du contrat de transport».³⁰ «Con tutta la prudenza che richiede l'uso della terminologia moderna», M. Amelotti e L. Migliardi preferiscono piuttosto parlare di «polizza di carico» o – come fa incidentalmente la Velissaropoulos – di «connaissance-chargeur»,³¹ ma forse sarebbe preferibile l'accostamento alla semplice bolla di accompagnamento,³² che oggi viene compilata in tre esemplari, uno conservato dal mittente, un altro dal vettore, il terzo consegnato al destinatario.

Un notevole progresso, dopo D'Ors, per la soluzione della questione del χειρέμβολον, è stato impresso da N. De Marco, che proponendo la derivazione del termine da χειρί ἐμβάλλειν, «ove χεῖρ, al dativo, assume valore strumentale, e ἐμβάλλω conserva il significato di ‘spingere (βάλλειν) in/dentro (ἐν)’, quindi, per tradurre letteralmente l'intera espressione, ‘spingere con

²⁴ Cfr. *supra* nt. 2. A. D'ORS, ΧΕΙΡΕΜΒΟΛΟΝ, cit., 257 s.

²⁵ Così, seguendo D'Ors, J. VELISSAROPOULOS-KARAKOSTAS, Χειρέμβολον, cit., 214.

²⁶ A. D'ORS, ΧΕΙΡΕΜΒΟΛΟΝ, cit., 257 s.

²⁷ J. ROUGÉ, *L'organisation du commerce maritime en Méditerranée*, cit., 383.

²⁸ J. VELISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Geneve-Paris 1980, 300 s.

²⁹ J. VELISSAROPOULOS-KARAKOSTAS, Χειρέμβολον, cit., 216 J. HERRMANN, *Symbolon und Antisymbolon in den Papyri*, in *Actes du XV Congr. Intern. de Papyrologie*, Bruxelles 1979, 222 ss.; J. VELISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs*, cit., 291 s.

³⁰ L. DE SALVO, *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I corpora naviculariorum*, Messina 1992, 316.

³¹ M. AMELOTTI, L. MIGLIARDI ZINGALE, *Una dichiarazione di naukleros del 237 a.C. in un papiro inedito della collezione genovese*, in *Sodalitas. Scritti in onore di Antonio Guarino*, 6, Napoli 1984, 3016 s.

³² Così già L. DE SALVO, *Economia privata e pubblici servizi*, cit., 316.

la mano'», vi vede in definitiva «una sorta di sigillo (facciamo il caso dell'*anulus* impresso sulla tavoletta cerata), un 'visto' che il *navicularius* ovvero il *magister* da costui preposto apponevano a un documento, questo sì, contenente l'indicazione dei beni che, o caricandoli sulla nave o portandoli al proprio seguito, il caricatore o passeggero affidava per il trasporto».³³

Infine L. Bove, seguendo tale ipotesi interpretativa, ha ritenuto di avere rintracciato un probabile riscontro documentale nella *TPSulp.* 80 (= *Tab. Pomp.* 47), contenente un *mandatum per epistulam* con *χειρέμβολον*.³⁴ Tale *tabella* cerata, secondo G. Camodeca conterrebbe infatti «una bolla di consegna spedita da un mercante peregrino *Theophilus* ad un suo corrispondente *Aphrodisius*, che agiva sulla piazza di Puteoli: il carico della nave consisteva in anfore e altri minori contenitori (*urnalia, sematae*) di vino e di sottoprodotti del vino (*acetum, defrutum*, forse *mulsum*), oltre che eventualmente di miele, sostanze che, come è noto, di regola, si mescolavano al vino».³⁵ Bove ritiene che, piuttosto che bolla di consegna o ricevuta di carico, afferente al trasporto e proveniente dal *nauta*, si possa trattare di un mandato conferito, come si è detto, *per epistulam* dal caricatore al destinatario per il ritiro a destinazione delle merci trasportate sul quale però «il *magister navis*, o chi per lui, avesse apposto, sulla *tabula* che conteneva tale *epistula* (con l'indicazione della merci caricate e da sbarcare a destino), anche il suo sigillo a conferma (non del conferito mandato, ma) della esatta indicazione delle merci da lui ricevute all'imbarco e da consegnare a destino così facendo assumere all'*epistula* (di conferimento del mandato e, come tale, rilevante solo nel rapporto interno tra mandante e mandatario) anche la natura di *χειρέμβολον* a valere pur nei confronti del *nauta* il quale, peraltro, avrebbe dovuto risponderne comunque *ex recepto* anche nel caso in cui esso non fosse intervenuto (Paul. (*sic*)³⁶ D. 4.9.3.1 cit.: ... *sed et si hoc non extet, tamen de recepto navicularius tenebitur*)».³⁷

Il percorso di ricerca seguito per l'identificazione del *χειρέμβολον*, dalle prime incerte ipotesi al probabile riscontro documentale, con la *TPSulp.* 80 sembrerebbe così essere giunto al termine; ma non è così.

La proposta di Bove suscita infatti alcune perplessità.

Innanzitutto il fatto che nella *TPSulp.* 80 manca proprio l'elemento fondamentale sul quale si basa tutta la ricostruzione: il sigillo cioè del *magister navis*, o di chi per lui avrebbe dovuto avallare l'*epistula* del caricatore indirizzata al destinatario delle merci. Non solo il *χειρέμβολον* in D. 4.9.3.1 promana dal solo *navicularius* o dal *magister*, ma è assai poco credibile che, se si fosse trattato di una sorta di 'visto' apposto su di un documento altrui, Ulpiano non ne facesse menzione alcuna.

Occorre dunque orientarsi verso una soluzione diversa, la quale tuttavia, non trascurando i lenti progressi della dottrina, possa essere in grado di dare conto di tutti i controversi aspetti del problema.

³³ N. DE MARCO, *Un problema minimo: il χειρέμβολον*, cit., 360 s.

³⁴ L. BOVE, *TPSulp.* 80 (= *Tab. Pomp.* 47): un *mandatum per epistulam* (con *χειρέμβολον*: Ulp. D. 4.9.1.3)?, in *Studi Grelle*, Bari 2006, 21 ss.

³⁵ G. CAMODECA, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum* (TPSulp.). *Edizione critica dell'archivio puteolano dei Sulpicii*, I, Roma 1999, 184.

³⁶ Evidente svista per Ulpiano.

³⁷ L. BOVE, *TPSulp.* 80, cit., 24 s.

Nel 1986 A. Hesnard e P.A. Gianfrotta nel tentativo di attribuire un senso alle iscrizioni sui copritappi d'anfora in pozzolana, che si rinvenivano frequentemente nei relitti e che costituiscono una fonte importante per la storia del commercio romano, hanno dischiuso una nuova linea d'indagine epigrafica. Innanzitutto occorre sottolineare che tali reperti, confusi con i tappi di sughero del sistema di chiusura dell'anfora, non hanno nulla a che fare con il metodo impiegato per sigillare il vino o altri prodotti, ma costituiscono una, apparentemente superflua, copertura con segni o iscrizioni, in materiale effimero, dell'opercolo di chiusura di sughero, protetta all'interno del collo del recipiente e destinata di solito ad essere distrutta nel momento dell'apertura del contenitore.

Nell'interpretazione di tali iscrizioni, Hesnard e Gianfrotta hanno proposto di modificare il percorso prosopografico generalmente seguito per la loro identificazione - quello cioè di partire dal nome iscritto sull'opercolo, estendendo quindi la funzione del personaggio identificato a tutti gli altri nomi restituiti (dal particolare al generale) - e deciso invece di prendere in considerazione il complesso delle informazioni su tali reperti come un insieme coerente da studiare in seguito ad una classificazione, elaborando cioè un'ipotesi interpretativa che si potesse applicare a tutti i casi, finendo poi per confrontarla ai dati noti per certi personaggi particolari.³⁸

I suddetti autori hanno innanzitutto stabilito che, mentre i bolli impressi sull'argilla delle anfore riguardavano la fase della produzione, i ben caratteristici «timbrati impressi sui tappi di chiusura (o, meglio, sui copritappi di pozzolana o di materiale simile che sigillavano i tappi di sughero)» costituivano invece certamente testimonianze riconducibili alla commercializzazione e al trasporto delle merci, con nomi di personaggi talvolta imbarcati a bordo delle navi, «vérifiant le remplissage de ce qu'ils achetaient et s'en portant ainsi garants: *mercatores et navicularii*».³⁹ Tale pratica era relativa ad una convenzione generale, conosciuta e compresa in tutti i luoghi d'imbarco e di sbarco delle anfore vinarie negli ultimi due secoli della Repubblica, poco evolutasi nel tempo⁴⁰ ed essa ha portato a distinguere navi totalmente locate da un unico *mercator*, navi imbarcanti invece anfore di un'unica impresa commerciale, scafi caricati da diversi *mercatores* indipendenti gli uni dagli altri e infine navi con carichi di associazioni tra *mercatores* e *navicularii*.⁴¹

Ciò che a noi più interessa sono i carichi di diversi *mercatores* indipendenti gli uni dagli altri, ove ovviamente l'identificazione dei prodotti trasportati, attraverso copritappi di pozzolana per le anfore vinarie, ma anche con sigilli in argilla o piombo per ceste e sacchi di varie



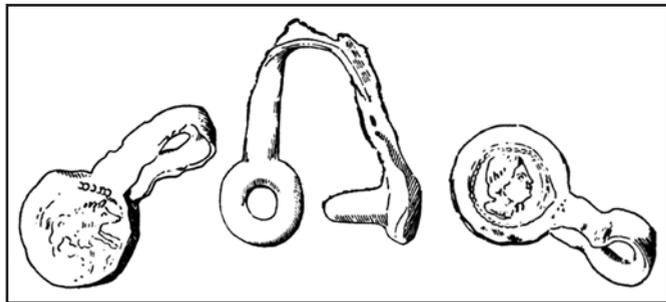
³⁸ A. HESNARD, P.A. GIANFROTTA, *Les bouchons d'amphore en pouzzolane*, in *Anfore romane e storia economica: un decennio di ricerche*, Atti del colloquio (22-24 maggio 1986), *Coll. de l'École française de Rome* 114, Roma 1989, 393 ss.

³⁹ A. HESNARD, P.A. GIANFROTTA, *Les bouchons d'amphore en pouzzolane*, cit., 405 e nt. 44. La presenza a bordo dei mercanti caricatori può essere verificata attraverso il riscontro con i nomi graffiti sul vasellame di bordo di uso quotidiano.

⁴⁰ A. HESNARD, P.A. GIANFROTTA, *Les bouchons d'amphore en pouzzolane*, cit., 394.

⁴¹ A. HESNARD, P.A. GIANFROTTA, *Les bouchons d'amphore en pouzzolane*, cit., 394.

mercanzie,⁴² etichette lignee e plumbee per il *garum*⁴³ o altro, avrebbe potuto essere rilevante per l'identificazione delle diverse partite di merci da riconsegnare, sia per il caricatore che per il trasportatore.



Numerosi indizi archeologici indicano tuttavia che l'operazione della sovrapposizione di un opercolo di pozzolana iscritto o impresso si effettuava a bordo della nave che provvedeva al trasporto «par un personnage embarqué dont le rôle n'a rien à voir avec la

production du vin mais bien avec sa commercialisation».⁴⁴ Non solo sono state riscontrate a bordo di diversi relitti matrici per timbrare,⁴⁵ ma anche riserve di pozzolana,⁴⁶ che diversamente dal piombo o dalla pece, non sembrano essere utilizzabili per la manutenzione dello scafo: «on peut imaginer que celui qui appose les timbres sur les bouchons transporte sa réserve de pouzzolane avec lui».⁴⁷

Si potrebbe a tal punto supporre che l'operazione del *χειρέμβολον* alla quale si riferisce Ulpiano in D. 4.9.3.1, effettuata dal *navicularius* o dal *magister navis* – e, si noti, non dal mercante caricatore – sia consistita nella *adsignatio* in varia maniera di ogni tipo di merce, non solo vino, al momento dell'imbarco (*illatio*). A tal fine qualche utile indizio potrebbe fornire

⁴² Si tratta dei poco studiati piombi mercantili. Cfr. M. ROSTOWZEW, *Catalogue des plombs de l'antiquité, du Moyen Age et des temps modernes conservés au Département des médailles et antiques de la Bibliothèque nationale*, Paris 1900 (Bologna-Forni, 1977), 7 ss.; G. LAFAYE, v. 'Tessera', in DS, V, Paris 1919, 132; A. SALINAS, *Piombi antichi siciliani. Primo articolo*, in *Annali dell'Istituto di Corrispondenza Archeologica* 38, Palermo 1971 [breve notizia in ID., *Rassegna Archeologica Siciliana* 2, settembre 1871 (estratto dalla Rivista Sicula)]; ID., *Descrizione di una raccolta di antichi piombi siciliani detti mercantili*, in *Annali dell'Istituto di Corrispondenza Archeologica* 36, Roma 1864; B. PACE, *Arte e civiltà della Sicilia Antica*, I, 1958, 418-420; B. ROCCO, *Nuovi piombi mercantili dalla Sicilia greca*, in *Sicilia Archeologica*, 4, 1971, 27, 36. Si è sostenuto che un piombo mercantile con l'immagine di un verro sul *recto* ed un *kantharos* sul *verso* abbia contrassegnato le merci di Verre esportate in franchigia, come nel caso di un altro governatore, Q. Giunio Bleso, proconsole d'Africa nel 22-23 d.C. G. MANGANARO, *La Sicilia da Sesto Pompeo a Diocleziano*, in ANRW, II.11, I, Berlin-NewYork 1988, 40 nt. 194; G. PURPURA, *Attività marittime e rinvenimenti archeologici nella Sicilia romana*, in *Atti del Convegno 'La marittimità in Sicilia'*, Napoli 1997, 67 ss. = *Studi romanistici in tema di diritto commerciale marittimo*, Soveria Mannelli 1996, 328 ss.

⁴³ Il relitto di Annaba (Algeria), conteneva anfore «africane» con striscioline di piombo avvolte intorno alle anse, che indicavano una provenienza del contenuto da varie officinae. R. LEQUÉMENT, *Étiquettes de plomb sur des amphores d'Afrique*, in MEFRA 87.2, 1975, 667 ss., ha supposto che queste officine fossero industrie africane per la lavorazione del pesce.

⁴⁴ A. HESNARD, P.A. GIANFROTTA, *Les bouchons d'amphore en pouzzolane*, cit., 397 s.

⁴⁵ Ad es. nel relitto di Cap Negret o a Fos e nel porto di Monaco.

⁴⁶ Ad es. nel relitto della Maïre A o della Chrétien A del I sec. a.C.

⁴⁷ A. HESNARD, P.A. GIANFROTTA, *Les bouchons d'amphore en pouzzolane*, cit., 397 s.

D. 4.9.1.8 (Ulp. 14 *ad ed.*): *Recipit autem salvum fore utrum si in navem res missae ei adsignatae sunt: an et si non sint adsignatae, hoc tamen ipso, quod in navem missae sunt, receptae videntur? Et puto omnium eum recipere custodiam, quae in navem illatae sunt, et factum non solum nautarum praestare debere, sed et vectorum.*

«Se Ulpiano sentiva il bisogno di discutere della necessità di una *adsignatio*», scrive De Robertis che tuttavia ritiene il testo affetto da numerosi guasti,⁴⁸ «ciò vuol dire che in quest'atto i classici riconoscevano una manifestazione solenne di volontà o quanto meno una vera e propria presa in consegna»,⁴⁹ ma lungi dall'essere, come finisce per concludere De Robertis,⁵⁰ «un gesto simbolico di assunzione», tale attività finiva per consistere nell'apposizione di un marchio per l'identificazione della mercanzia.

Un'altra congettura, avanzata da D'Ors⁵¹ per dissipare l'incertezza sul termine χειρέμβολον, può forse ulteriormente supportare l'ipotesi proposta. D'Ors infatti ritiene che da tale antico termine possa derivare la parola del castigliano corrente «*chirimbolo*», usata prevalentemente al plurale per designare «utensili, vasi o cose simili». «Se llaman asi (*chirimbolos*) los trastos o trebejos que están amontonados en alguna partes. Y es curioso el observar que entre la gente joven esa palabra suele ya aplicarse a cualquier pieza mecánica, como boton, presilla, sujetador etc. cuyo verdadero nombre no resulta patente. Se trat, pués, de un término de comodidad para designar un objeto pequeño de nombre dudoso. Ahora bien; no deja de ser interesante el que también se vea en él una referencia especial a los cacharros o vasijas. Este es también un aspecto que puede reforzar la relación con nuestro *ostrakon*, que no es más que un trozo de vasija. Tales recibos, una vez agotada su función, serian acumulados en lugares de residuos o basureros, y de ahí también esa idea de objetos inservibles amontonados».⁵²

Certamente molto meglio di tante diverse 'ricevute' (*ostraka*) di varie partite di mercanzie imbarcate con testi iscritti, gli opercoli di pozzolana utilizzati per riconoscere le numerose anfore imbarcate – oggetti piccoli e inservibili, accumulati in un angolo, ai quali non si sapeva bene che nome attribuire – si prestano perfettamente per spiegare la «muy misteriosa palabra del castellano familiar»: *chirimbolos*.

Resta però da chiarire un aspetto giuridicamente rilevante: per quale motivo Ulpiano ricorda soltanto il *navicularius* o il suo *magister* per tale operazione - e non anche il mercante caricatore, il quale pure avrebbe dovuto essere interessato al riconoscimento della propria mercanzia imbarcata tramite *adsignatio*, al fine della successiva riconsegna all'arrivo - e per quale ragione tale operazione si effettuava solo all'imbarco e non prima ad opera del mercante caricatore?

La risposta sembra ritrovarsi in uno dei più noti e dibattuti testi in materia di trasporto e della connessa responsabilità per custodia, che sembra adesso adattarsi assai bene al problema apparentemente «minimo», fin qui dibattuto:

⁴⁸ F. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 72 nt. 3.

⁴⁹ F. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 72 nt. 3, adduce a supporto la *lex horrei* in CIL VI, 33747: '*Quisquis habens conductum horreum sua ibi reliquerit et custodi non adsignavit, horrearius sine culpa erit*'.

⁵⁰ F. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 73.

⁵¹ A. D'ORS, XEIPΘEMBOΛON, cit., 258 s.

⁵² A. D'ORS, XEIPΘEMBOΛON, cit., 259.

D. 19.2.31 (Alf. 5 Dig. a Paulo Epit.): *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 aliud 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.*

(Avendo più persone caricato sulla nave di Saufeio del frumento confondendolo, Saufeio aveva restituito ad una sola il frumento dalla quantità in comune e poi la nave era andata perduta. Si pose la questione se tutti gli altri possano agire con l'azione di diversione del carico contro l'armatore per la loro parte di frumento. <Il giurista> rispose che due sono i generi delle cose locate, in modo che o si restituisca la stessa cosa (così come si danno in locazione al tintore i vestiti affinché li pulisca) o si restituisca <altrettanto> dello stesso genere (come quando è dato dell'argento epurato al fuoco ad un fabbro perché ne siano fatti vasi, oppure dell'oro perché <ne siano fatti> anelli); nella prima situazione la cosa resta del proprietario, nella seconda <questi> diviene creditore. Lo stesso diritto vale per il deposito; infatti, se qualcuno abbia depositato denaro contato cosicché non lo consegnò né chiuso né sigillato, ma lo conti, colui, presso il quale è stato depositato, non deve nient'altro che pagare altrettanto denaro. Secondo quanto risulta, il frumento è divenuto di proprietà di Saufeio ed è stato correttamente dato. Ma, se il frumento di ciascuno fosse stato racchiuso in comparti della nave separati da tavole o in sacchi o in altri recipienti in modo tale che si potesse riconoscere di chi fosse, non avremmo potuto farne lo scambio, ed allora colui, al quale apparteneva il grano che l'armatore aveva consegnato, avrebbe potuto rivendicarlo. E perciò <il giurista ha risposto> che non approvava <l'uso del> le azioni di diversione del carico, poiché o le merci erano dello stesso genere di quelle consegnate al marinaio da divenire di proprietà del mercante facendo sorgere un credito e non sembra che vi fosse diversione, poiché erano del marinaio, o erano la stessa cosa che era stata consegnata che si doveva rendere e vi era per il locatore un'azione per il furto e perciò inutile era il giudizio per il carico dirottato. Ma, se il frumento fosse stato dato in modo tale che si fosse potuto adempiere con cose simili, il conduttore rispondeva soltanto per colpa (infatti, in un affare per il quale si concludeva un contratto con una causa rilevante per entrambi, si rispondeva per colpa), né vi era in alcun modo colpa per aver restituito il frumento <tratto dalla massa comune>

ad uno solo, poiché era stato necessario cominciare a restituirlo a qualcuno, anche se <in questo modo l'armatore> rendeva la condizione di costui migliore rispetto a quella degli altri).⁵³

Avendo più mercanti imbarcato del frumento sulla nave di Saufeio, stivandolo alla rinfusa, costui aveva prelevato ad uno scalo della nave⁵⁴ una certa quantità del grano comune, restituendola ad uno dei mercanti; ma successivamente la nave era perita con tutto il carico e dunque gli altri (*ceteri*) caricatori-ricevitori chiesero ad Alfeno un parere per intentare una azione per il 'dirottamento del carico', che venne però esclusa nella risposta del giurista, facendo riferimento a una fondamentale distinzione in *duo genera rerum locatarum* per il trasporto delle merci. Pertanto il mercante che aveva riavuto la propria quota di grano avrebbe dovuto, secondo il responso, considerarsi fortunato e Saufeio senza colpa o responsabilità alcuna.

Il testo è tra quelli più controversi, ma oggi si propende a riconoscerne la sostanziale genuinità.⁵⁵

L'argomentare del giurista repubblicano, probabilmente Servio, prima ancora di Alfeno,⁵⁶ si è sviluppato su due piani, quello della *locatio* e successivamente quello del deposito. Tale duplicità di piani, «che tanto ha stimolato affrettate critiche demolitrici, in passato», è stata lucidamente chiarita da B. Albanese, che ha sottolineato innanzi tutto «la marcata genericità della *quaestio*, posta evidentemente da un profano, o da chi non aveva voluto, comunque affrontare preliminarmente il problema della qualificazione del rapporto tra i mercanti e Saufeio».⁵⁷

Seguendo tale linea di pensiero, N. De Marco ha infatti sostenuto convincentemente che l'*actio oneris aversi*, menzionata anch'essa come il *χειρέμβολον* in questo unico testo, non sia locuzione tecnica ma azione non determinata dagli interroganti, volta a reprimere il fatto dell'*oneris aversio*,⁵⁸ di cui i caricatori-ricevitori, non essendo giuristi, a un giurista, appunto,

⁵³ *Iustiniani Augusti Digesta seu Pandectae*, trad. it. a cura di S. SCHIPANI, III, Milano 2007.

⁵⁴ N. DE MARCO, *L'Actio oneris aversi. Appunti su di un equivoco ricostruttivo*, in *Labeo* 49, 2003, 141 nt. 4 ritiene verosimile la concatenazione temporale piuttosto ravvicinata tra l'inizio delle operazioni di scarico e la perdita della nave postulata da E. DE SANTIS, *Interpretazione del fr. 31 D. 19.2 (Alfenus libro V digestorum a Paulo epitomatorum)*, in *SDHI* 11, 1945, 94, in base allo stretto collegamento della forma sintattica *reddiderat de communi et navis perierat* e dunque che all'arrivo a destinazione fosse iniziato lo scarico con la riconsegna dalla massa a uno solo dei caricatori-ricevitori, alla quale avrebbe subito fatto seguito la perdita della nave. Cfr. anche N. BENKE, *Zum Eigentumsverwerb des Untemebmers bei der locatio conductio irregularis*, in *ZSS* 104, 1987, 194 nt. 118. Ma nel porto stesso, o piuttosto nella prosecuzione del viaggio verso altri porti? Cfr. R. CARDILLI, *L'obbligazione di praestare e la responsabilità contrattuale in diritto romano (II sec. a.C. - II sec. d.C.)*, Milano 1995, 271 nt. 104. La richiesta relativa 'al dirottamento del carico' proposta nel testo (cfr. *infra* nt. 74) lascia invece supporre che il trasporto commesso a Saufeio non avesse una destinazione unica per tutti i caricatori (ne dubita N. DE MARCO, *L'Actio oneris aversi*, cit., 141 nt. 2); B. ALBANESE, *Per la storia del creditum*, in *AUPA*, 32, 1971, 89 dubita che la restituzione possa essere avvenuta addirittura prima della partenza.

⁵⁵ B. ALBANESE, *Per la storia del creditum*, cit., 88 ss.; N. De Marco, *L'Actio oneris aversi*, cit., 143 ss.; R. FIORI, *La definizione della locatio conductio. Giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, Napoli 1999, 68 ss.; in parte R. CARDILLI, *L'obbligazione di praestare*, cit., 271 ss.

⁵⁶ Sul punto con ampia lett. cfr. R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 66 s. nt. 3.

⁵⁷ B. ALBANESE, *Per la storia del creditum*, cit., 92 ss.

⁵⁸ La collocazione del frammento nell'opera di Alfeno in accostamento al *furtum* (nel V dei *Digesta* per O. LENEL, *Palingenesia iuris civilis*, I, Lipsiae 1889, 52; nei ll. XXXV-XXXVIII per F.P. BREMER, *Iurisprudentia antehadriana*, I, Lipsiae 1898, 324) ha indotto a ritenere l'azione in questione, come relativa alla «sottrazione del

chiedevano se esistesse e se fosse consigliabile.⁵⁹ E nella stessa ottica sono state considerate giustificate le espressioni del testo che facevano riferimento a una *confusio* (*frumentum confunderunt*) o a una *communio* (*reddere de communi*) tra i *complures*, che non sono né una interpolazione, né una improprietà di linguaggio da parte di Alfeno,⁶⁰ bensì imprecisioni dei *complures*.⁶¹

La genericità della *quaestio* proposta non chiariva neppure se si trattasse di *locatio mercis vehendae* o di deposito e determinava una risposta che fosse in grado di affrontare entrambe le ipotesi, in concomitanza con la consuetudine commerciale romana che, in casi del genere, era solita non qualificare espressamente il rapporto cui le parti davano vita.⁶²

Sostenendo dunque l'ipotesi di una eventuale *locatio*, il giurista si era collocato in pieno sul piano materialistico, oggettivo, dei *duo genera rerum locatarum*, distinguendo il caso (ad es. quello dei *vestimenta fulloni curanda data*) nel quale il conduttore aveva l'obbligo di restituire la medesima cosa (*idem*), dal caso in cui il conduttore assumeva l'obbligo di consegnare una cosa diversa, ma della stessa materia (*eiusdem generis*). Nella prima ipotesi il giurista sottolineava il permanere della *res locata* nel locatore, nella seconda la *mutatio dominii* e quindi l'*in creditum iri* dell'oggetto della *locatio*. Identica concezione si riscontrava a proposito del deposito:⁶³ se si trattava di *pecunia clusa* o *obsignata*, ovvero del grano isolato con paratie o in recipienti, non si verificava alcuna *mutatio dominii*, diversamente sorgeva un *in creditum iri* dell'oggetto depositato da restituire nella stessa materia.

Emerge così una nozione di *credere*, che comprende anche un'ipotesi di *locatio operis*,⁶⁴ palesemente grezza, più rudimentale di quella editale, ma anche il fatto che il testo si presenta «quasi come un fossile, nel CJC, di una dottrina ormai superata»⁶⁵ sul trasporto marittimo alla rinfusa in base alla quale - e ciò è rilevante per i nostri fini - in virtù del principio *casum*

carico» (v., ad es., A. PETRUCCI, *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, Torino 2010, 256) e quindi suscitato il dibattito problema del rapporto tra *actio furti* e *actio oneris aversi* sul quale cfr. R. CARDILLI, *L'obbligazione di praestare*, cit., 273 nt. 108, con lett. *ivi cit.*; R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 67 nt. 4.

⁵⁹ N. DE MARCO, *L'actio oneris aversi*, cit., 157.

⁶⁰ E. DE SANTIS, *Interpretazione del fr. 31 D. 19.2*, cit., 98 ss.; L. DE SARLO, *I Digesta di Alfeno Varo*, Milano 1939, 57; A. METRO, *Locazione e acquisto della proprietà: la c.d. locatio-conductio 'irregularis'*, in SCDR 7, 1995, 210 s.

⁶¹ A. WILINSKI, *D. 19.2.31 und die Haftung des Schiffers im altrömischen Seetransport*, in *Annales Univ. Mariae Curie-Sklodowska* 7, 1960, 353 ss.; F.M. DE ROBERTIS, *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età repubblicana*, in SDHI 31, 1965, 100 nt. 33; R. CARDILLI, *L'obbligazione di praestare*, cit., 271 nt. 102; R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 76.

⁶² B. ALBANESE, *Per la storia del creditum*, cit., 93; R. FIORI, *Forme e regole dei contratti di trasporto marittimo in diritto romano*, in RDN 39, 2010, 149 ss.

⁶³ B. ALBANESE, *Per la storia del creditum*, cit., 94.

⁶⁴ B. ALBANESE, *Per la storia del creditum*, cit., 96.

⁶⁵ R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 74. Non solo le *merces* affidate al *nauta* entrano nella sua proprietà immediatamente (*continuo*), smentendo la compatibilità della comunione tra i mercanti e la distinzione dei *duo genera rerum locatarum*, sostenuta da N. BENKE, *Zum Eigentumserwerb des Unternehmers bei der locatio conductio irregularis*, cit., 203 s., ma è altamente improbabile un'alterazione in proposito con una soluzione, superata in età giustiniana, che ammettesse il passaggio di proprietà nella *locatio*; R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 73 s.

sentit dominus, sarebbe stato interesse particolare del *navicularius* o del *magister* contrassegnare con χερρέμβολον le mercanzie all'atto della consegna, per escludere ogni eventuale dubbio che sarebbe potuto sorgere dalla *mutatio dominii* e dalla conseguente sopportazione del rischio a suo carico.

Il permanere della *res locata* nel locatore - *dominus*⁶⁶ con l'obbligo per il conduttore (*nauta*) di restituzione della medesima cosa (*idem*) implicava infatti che, in caso di naufragio o di *vis maior*, il *nauta* finisse per essere esentato. Diversamente invece si sarebbe potuto argomentare nel caso di trasporto alla rinfusa, poiché la *mutatio dominii* e la sopportazione del rischio da parte del *nauta* non avrebbe escluso, anche in caso di naufragio o di *vis maior*, l'obbligo di consegnare una cosa diversa, ma della stessa materia (*eiusdem generis*), a causa dell'indistruttibilità del *genus* anche in caso di forza maggiore.⁶⁷

Tuttavia - nota De Robertis - la richiesta dell'*actio oneris aversi* da parte dei mercanti caricatori derivava dalla «consapevolezza di non poter agire per la mancata consegna della parte di carico a ciascuno spettante...: il che vale inimputabilità del *nauta* pel mancato adempimento».⁶⁸

Tentando di spiegare il discorso di Alfeno, R. Fiori ritiene che esso si articoli attraverso la combinazione dei *duo genera* con le due prospettive delle azioni reipersecutorie e delle azioni penali, «disposte secondo un complicato chiasma»:⁶⁹

1. profilo reipersecutorio dell'*idem*, che avrebbe consentito la *vindicatio* presso il terzo che lo ha ricevuto;
2. profilo penale dell'*idem genus*, che esclude l'*actio oneris aversi* per la *mutatio dominii*;
3. profilo penale dell'*idem*, che esclude anch'esso l'*actio oneris aversi* per la spettanza dell'*actio furti*;
4. profilo reipersecutorio dell'*idem genus*, che esclude la *culpa* di Saufeio, «poiché (a restituire) da qualcuno (si) doveva ben cominciare – e ciò anche se la posizione di questo è stata avvantaggiata rispetto agli altri».⁷⁰

Sembra comunque che al momento della proposizione ad Alfeno della *quaestio*, per i mercanti caricatori di merci alla rinfusa anche la via della distinzione in *duo genera rerum locatarum*, che avrebbe potuto consentire di eccepire la *mutatio dominii* e la sopportazione

⁶⁶ La sopportazione del rischio da parte dei mercanti caricatori al tempo di Alfeno, e ancora di Giustiniano, è attestato da Sen., *De ben.* 7.10.2: *nullam excusationem (maiores) receperunt* e in I. 3.14.2: *Et is quidem qui mutuum accepit, si quolibet fortuito casu quod accepit amisit, veluti incendio ruina naufragio aut latronum hostiumve incursu, nihil minus obligatus permanet. 'Is quidem qui mutuum accepit'* non si riferisce ovviamente al mutuatario della *pecunia traiecticia*, né ad un *nauta* – trasportatore alla rinfusa, *sine recepto*, dopo Alfeno.

⁶⁷ «Dalla *locatio* di cose generiche derivava una responsabilità illimitata in caso di mancata consegna, come fin troppo chiaramente si evince dal testo in questione», F.M. DE ROBERTIS, *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi*, cit., 101 nt. 35, 107 nt. 78; R. CARDILLI, *L'obbligazione di praestare*, cit., 263 s.

⁶⁸ In merito all'inimputabilità del *nauta* cfr. F.M. DE ROBERTIS, *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi*, cit., 104 nt. 53: «...è certo che per il *naufragium*, anche nell'ipotesi più radicale di contratto garantito mediante *receptum*, soccorreva, fin dall'età di Labeone, apposita eccezione liberatoria: e siamo solo a qualche lustro di distanza da Alfeno Varo».

⁶⁹ R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 77 s.

⁷⁰ R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 78.

del rischio da parte di Saufeio risultasse già preclusa.⁷¹ E' infatti impensabile che dei mercanti caricatori non fossero a conoscenza del meccanismo dell'inversione del rischio in conseguenza della *mutatio dominii*, del trasporto alla rinfusa e della pratica del *χειρέμβολον*.⁷²

Ciò non può che essere avvenuto, come propone De Robertis, attraverso il pretore che avrebbe sottratto il *nauta* - in seguito al riconoscimento della clausola edittale relativa al *receptum* - e quindi il regime dei trasporti marittimi, «alla illimitata responsabilità che sarebbe dovuta discendere dall'automatica applicazione dei principi regolanti la prestazione di cose individuate nel *genus*»,⁷³ ammettendola soltanto in seguito alla prestazione del *receptum*; oppure tramite un parere di Servio o di uno dei suoi *auditores*, con argomentazioni in parte riprese nella risposta di Alfeno [*...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*'].

Non sarebbe comunque rimasta in tal caso ai mercanti caricatori altra risorsa che esperire il disperato tentativo di ribadire la violazione contrattuale per 'diversione dalla rotta prevista',⁷⁴ sostenendo di essere stati così sfavoriti e mirando ad ottenere, non tanto il limitato

⁷¹ R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 76 ipotizza che i *complures* abbiano prospettato una ricostruzione giuridica della fattispecie poi non accolta nel responso, e aver richiesto un'azione penale analoga all'*actio furti* proprio perché ritenevano di essere *domini* del frumento. «Se così fosse, potremmo immaginare che al contrario Alfeno, ritenendo che non vi fosse alcuna comunione tra i mercanti e che la proprietà del grano fosse passata a Saufeio, abbia risposto che non c'è stata alcuna *aversio*».

⁷² Diversamente R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 76 (cfr. nt. precedente). R. CARDILLI, *L'obbligazione di praestare*, cit., 276, imputando al commento di Paolo la parte finale del *responsum*, presume una sottrazione dolosa del carico prima del naufragio, celata dietro la riconsegna di una *pars frumenti* ad uno dei caricatori e quindi sostiene che costoro vorrebbero «impedire al conduttore fraudolento di servirsi della regola applicata nella locazione marittima 'irregolare' in caso di naufragio (condanna al valore d'acquisto delle merci trasportate), al fine di godere dei vantaggi di quella operazione economica, senza aver rischiato originariamente il capitale». Mancano però gli elementi per supportare la presunta sottrazione dolosa del carico e anzi la nave è stata data dal giurista per effettivamente perduta.

⁷³ F. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 102; ID., *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi*, cit., 105 ntt. 57 e 63, 107 nt. 78; ID., *Ancora sul receptum nautarum (actio de recepto e actio locati)*, in RDN 24, 1958, 251.

⁷⁴ Non dunque nel senso traslato e tecnico del termine *aversio*, cioè per la 'sottrazione del carico', ma nel suo significato principale e atecnico, per l'aver dunque seguito una rotta inidonea per il trasporto affidato, che favoriva uno solo dei mercanti caricatori. Le opinioni che si sono contese il campo sulla misteriosa *actio oneris aversi*, secondo A. BISCARDI (NNDI, I, 267, s.v.), si riducono sostanzialmente a tre («poiché la tesi che essa fosse un'*actio furti* speciale, riconosciuta dal *ius civile*, è ormai abbandonata): a) l'*actio oneris aversi* era un'azione contrattuale analoga all'*actio locati*, come tale caduta precocemente in desuetudine in seguito alla generalizzazione ed allo sviluppo di questa (P. HUVELIN, *Études d'histoire du droit commercial romain*, Paris 1929, 115 ss.); b) l'*actio oneris aversi* era nient'altro che l'*actio locati* nella sua esperibilità per il caso di *oneris aversio* (G. BESELER, *Aequitas*, in ZSS 45, 1925, 467); c) l'*actio oneris aversi* era identificabile con l'*actio furti adversus nautas*, che è un'azione pretoria (S. SOLAZZI, *Appunti di diritto romano marittimo: L'actio oneris aversi*, in RDN 2, 1936, 268 ss.). Più recenti sono la messa a fuoco della letteratura effettuata da A. BESSENYÖ, *Das Rätsel der actio oneris aversi. Eine Exegese von D. 19.2.31*, in *Iura antiqua-iura moderna, Festschrift Ferenc Benedek*, Kiado 2001, 23 ss., che la ritiene una *condictio triticaria*, basata sulla presunta configurazione come mutuo del rapporto di Saufeio con i suoi caricatori (p. 54) e la valutazione di B.

soddisfaccimento in proporzione sull'unica quota preventivamente ad uno solo restituita, ma ciascuno dal *nauta* l'integrale recupero del rispettivo carico per disparità di trattamento. L'alternativa posta da Alfeno tra *actio furti* in caso di trasporto di cose determinate ed esclusione di essa, anche per la *mutatio dominii*, in caso di trasporto alla rinfusa, avrebbe finito per escludere in Saufeio, *furtum, culpa* o disparità di trattamento, «...poiché da qualcuno era stato pur necessario cominciare a restituire».

Ai nostri fini comunque riassumendo, in una fase iniziale dei trasporti marittimi romani dopo le guerre puniche, i contatti con gli alleati greco – italici e le prime imprese di navigazione gestite da cittadini romani⁷⁵ – tralasciando più antichi coinvolgimenti marittimi della «grande Roma dei Tarquinii» - il rischio avrebbe potuto essere assunto dal *dominus mercium* che imbarcava le proprie mercanzie contrassegnate spedendole oltremare, poiché la nave avrebbe potuto sparire, senza lasciare alcuna traccia; così come veniva necessariamente sopportato dal mutuante nella *pecunia traiecticia*. A tale scopo il padrone o le seguiva personalmente o le faceva accompagnare da un soggetto (ἐπίπλοος) di sua fiducia, il κερμακόλουθος della *pecunia traiecticia*. Con l'evolversi dei trasporti e l'impiego di corrispondenti locali, ciò non fu più necessario, ma con l'incremento dei carichi di derrate alimentari o di altre merci individuate solo per contrassegni di categoria, che avrebbero potuto vantaggiosamente essere stivate alla rinfusa, si pose il problema della *mutatio dominii* e della conseguente inversione dell'onere del rischio dal mercante caricatore al *nauta* trasportatore. Questi, per evitare ciò, trovava vivo interesse nel contrassegnare le mercanzie in vario modo, rinunciando alla pur conveniente pratica del trasporto alla rinfusa, soprattutto in un periodo di pirateria e naufragi, come dalla seconda metà del II sec. a.C. alla seconda metà del I a.C.⁷⁶

Alla fine dell'età repubblicana si verificò infatti un aumento progressivo del tonnellaggio delle navi itineranti⁷⁷ e quindi nella stiva di una grande oneraria la confusione dei prodotti dei

FORSCHNER, *Das Schiff des Saufeius* (8 November 2011), in *Forum historiae iuris* (<http://www.forhisiur.de/en/2011-11-forschner/>), che la considera un'azione penale desueta. Convincentemente N. DE MARCO, *L'actio oneris aversi. Appunti su di un equivoco ricostruttivo*, cit., ha sostenuto però che si tratta in realtà di equivoco ricostruttivo, basato su una espressione atecnica utilizzata dagli interroganti. La marcata genericità della *quaestio* proposta al giurista come ultima risorsa dagli insoddisfatti mercanti, adusi a concordare puntualmente le rotte da seguire per ogni navigazione, come nella singrafe di Lacrito e nelle orazioni pseudo-demosteniche in genere, che nel celebre prestito di Callimaco (D. 45.1.122.1), potrebbe suggerire che costoro possano aver proposto di agire per una presunta deviazione di rotta, la quale finiva per rendere migliore la condizione di uno rispetto agli altri, mirando così all'intero recupero delle rispettive quote. Ma Alfeno per un trasporto alla rinfusa, proprio nella parte finale del *responsum* ('...quoniam alicui primum reddere eum necesse fuisse'), esclude l'ammissibilità della proposta formulata - ricordiamo - non da giuristi e relativa ad una deviazione che, in caso di merci chiaramente identificate avrebbe invece potuto determinare *culpa (actio locati)* o addirittura *furtum (actio furti adversus nautas)*.

⁷⁵ F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 94 ss., 101 ss.; ID., *D. 19,2,31 e il regime dei trasporti marittimi*, cit., 95 ss.; C. VACANTI, *Guerra per la Sicilia e guerra della Sicilia. Il ruolo delle città siciliane nel primo conflitto punico*, Napoli 2012.

⁷⁶ S. SOLAZZI, *Appunti di diritto romano marittimo: L'actio oneris aversi*, cit., 519, ritiene rovinosa una tal pratica, scartandola («Non si possono senza necessità e senza prove indiscutibili attribuire ai giuristi romani dottrine così antieconomiche»). Diversamente F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 102 nt. 5.

⁷⁷ P. ARNAUD, *Les routes de la navigation antique*, Paris 2005. Si vedano, ad es., i grandi carichi naufragati ad Albenga, con oltre 10000 anfore (100/90 a.C.), o alla Madrague de Giens, con oltre 8000 anfore (70/50

diversi mercanti avrebbe potuto essere elevata. Vi si sarebbe potuto ovviare, non solo attraverso il travaso in grandi contenitori, come i *dolia*, ma anche mediante la sovrapposizione delle mercanzie in strati e la restituzione all'arrivo di derrate non contrassegnate nella medesima quantità e qualità delle imbarcate, deponendole cioè alla rinfusa e assicurandone la riconsegna tramite la prassi dei vasetti campione (δείγματα), in grado di garantire la qualità.⁷⁸



Il grande vantaggio di tale opportunità per il *nauta* e i suoi sottoposti appare infatti evidente, in quanto si superavano le notevoli difficoltà per il *magister navis* e i suoi *diaetarii* nello stivaggio di mercanzie eterogenee di diversi mercanti caricatori in strati sovrapposti da restituire secondo un ordine preordinato in base agli scali. Le condizioni meteo marine avrebbero potuto infatti facilmente sovvertire il piano di carico predisposto in seguito ad un mutamento della rotta, resosi necessario. A complicare lo stivaggio il fatto che occorresse mantenere ben compatto ed elastico il carico ad ogni scalo, interponendo ramaglie per ammortizzare gli urti, pena

la sicurezza dell'imbarcazione, e fosse necessario adattare inoltre le forme diverse delle mercanzie e delle anfore sopravvenute nei ristretti spazi disponibili.

E' chiaro che la restituzione di cose individuate solo nel *genus*, avvalendosi dei vasetti campione, ampiamente utilizzati da tempo anche nella prassi greco - egizia e romana del trasporto annuario di partite frumentarie dei diversi villaggi, da tenere però in quei trasporti ben distinte,⁷⁹ avrebbe semplificato notevolmente le operazioni di sbarco e d'imbarco da ripetere

a.C.) e uno scafo di 375 t. di stazza, per una lunghezza di circa 40 m. (C. BELTRAME, *Archeologia marittima del Mediterraneo. Navi, merci e porti dall'antichità all'età moderna*, Roma 2012, 112).

⁷⁸ Per rinvenimenti romani nel porto di Marsiglia e a Pompei v. B. LIOU, M. MOREL, *L'orge des Cavares: une amborette à inscription peinte trouvée dans le port antique de Marseille*, in *Rev. Arch. de Narbonnaise* 10, 1977, 189 ss.; per Alessandria, O. GUÉRAUD, *Un vase ayant contenu un échantillon de blé (δείγμα)*, in *JJP* 4, 1950, 107 ss. Sull'ampio impiego dei δείγματα, tanto nel commercio greco, che romano, cfr. D. GOFAS, *Δείγμα, Recherche historique sur le droit des affaires grec*, *Ἱστορική έρευνα έπί τοῦ Ἑλληνικοῦ δικαίου τῶν συναλλαγῶν*, Athènes 1970, 139 ss.; G. GERACI, *Mensura, pondus e probatio nel rifornimento granario di Roma imperiale (e di Costantinopoli)*, in *Politica, retorica e simbolismo* 2, 2002, 155 ss., con attestazioni papiracee anche nel commercio tra privati dal III sec. a.C. al VI/VI sec. d.C. [P.Cairo Zen. III, 59522; P.Cairo Zen. IV, 59696; P.Col. I, 51; P.Oxy. I, 113 (II d.C.); C. Th. 14.4.9 (*digma* 417 d.C.)]. Una tavoletta di Ercolano (TH 4) del 2 settembre del 60 d.C., con la dicitura '...signa salva praestari' relativa alla integrità dei sigilli sui contenitori di vini in uno *stabulum*, garantiva non solo dal punto di vista quantitativo, ma anche qualitativo, soprattutto se, ai fini della *degustatio*, l'assaggio del vino, una volta pronto, fosse avvenuto tramite *ampullae* sigillate, di compagno ai *dolia* stessi, per evitare l'apertura del recipiente, analogamente ai δείγματα frumentari (M.V. BRAMANTE, *TH 4 e la prassi romano - campana de re rustica*, in *Index* 42, 2014, 150; D. VERA, *Un'iscrizione sulle distribuzioni pubbliche di vino a Roma (CIL VI, 1785 = 31931)*, in *Studi Grelle*, Bari 2006, 309 s.). Il foro che si constata nella parte inferiore del corpo di numerose anfore, chiuso da un turacciolo, serviva probabilmente per facilitare l'operazione della *degustatio* (cfr., ad es., G. PURPURA, *Alcuni rinvenimenti sottomarini lungo le coste della Sicilia Nord-Occidentale*, in *Sicilia Archeologica* 28-29, 1975, 63 fig. 8).

⁷⁹ J. FRÖSEN, *Chi è il responsabile? Il trasporto del grano nell'Egitto greco e romano*, in *Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia. Università di Perugia* 1, *Studi classici* 18, 1980, 173.

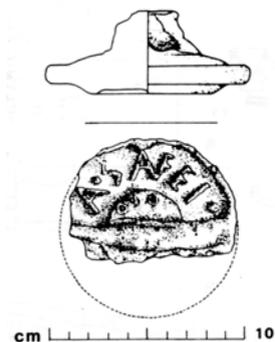
numerose volte nel corso di una navigazione itinerante, evitando fastidiose ‘rotture del carico’.

È inverosimile ritenere che tale ben nota usanza mediterranea non si fosse rapidamente diffusa e non venisse adottata dalla comunità marittima.

Si rendeva così compatibile la disposizione delle merci a bordo con un modello redistributivo, non più secondo una sequenza di carico e di scarico obbligatoria, in quanto alcune merci non avrebbero dovuto essere adesso estratte prima di altre.

Quando dunque si stabilì che fossero i mercanti caricatori di cose individuate nel *genus* a sopportare il rischio, che potevano comunque trasferire sul *nauta* in seguito ad assunzione convenzionale del *receptum*, corrispondendo naturalmente un nolo più alto, non solo si favorirono gli armatori, ma soprattutto si ammise che le merci potessero essere ormai trasportate alla rinfusa, senza necessità di contrassegnarle, se non ai fini della loro generica riconoscibilità.

Nel 1986, sulla ‘Secca dei mattoni’ nell’isola di Ponza,⁸⁰ è stato rinvenuto un relitto di una nave mercantile romana della prima metà del I sec. a.C. che trasportava anfore vinarie Dressel 1 (A, B e C) di provenienza accertata dalla zona di Minturno.⁸¹ Alcune recavano opercoli di pozzolana, che adesso possiamo denominare χερέρμβολα, con impresso il nome di Aulo Saufeio, personaggio che è stato ritenuto un esponente di una grande e nota famiglia,⁸² probabilmente originaria di Preneste, che aveva interessi economici a Minturno e Delo nella prima metà del I sec. a.C., anche gestiti da parenti, liberti e servi, come attestano le iscrizioni delle due località.⁸³ Questo *navicularius*, o un suo figlio omonimo, è stato da P.A. Gianfrotta collegato al trasportatore di cereali menzionato in D. 19.2.31,⁸⁴ ma non è affatto facile averne attualmente certezza.



Non solo la *quaestio* del Digesto potrebbe riferire un caso di scuola con un nome di comodo, tratto magari da una nota famiglia di proprietari di navi e mercanti, ma la ricorrente

⁸⁰ La denominazione ‘Secca dei mattoni’ è recente e deriva dal ricordo del un carico di una nave del secolo scorso che vi naufragò. C.G. GALLI, *Il relitto della ‘secca dei mattoni’*, in *Archeologia subacquea. Studi, ricerche e documenti*, I, Roma 1993, 117.

⁸¹ C.M. BELFIORE, M.F. LA RUSSA, D. BARCA, G. GALLI, A. PEZZINO, S.A. RUFFOLO, M. VICCARO, G.V. FICHERA, *A trace element study for the provenance attribution of ceramic artefacts: the case of Dressel 1 amphorae from a late-Republican ship*, in *Journ. of Arch. Science* 43, 2014, 91 s.

⁸² Ö. WIKANDER, *Senatores and Equites, III. The case of the Saufeii*, in *Op. Rom.* 17, 1989, 205 ss.; P.A. GIANFROTTA, *Note di epigrafia marittima. Aggiornamenti su tappi d’anfora, ceppi d’ancora e altro*, in *Epigrafia della produzione e della distribuzione, Actes de la VII Rencontre franco-italienne sur l’épigraphie du monde romain*, Rome 1994, 594 s.; altre segnalazioni dei Saufeii in Occidente (Spagna) nel I sec. d.C. in M. STEFANELLE, *Osservazioni epigrafiche su materiali provenienti dai fondali delle Isole Pontine*, in *AMM* 11, 2014, 74 s.

⁸³ L’Aulo Saufeio attestato a Delo intorno al 100 a.C., poi a Minturno tra il 90 e il 50 a.C., sembra avere un figlio o un fratello con lo stesso prenome. P.A. GIANFROTTA, *Nuovi rinvenimenti subacquei per lo studio di alcuni aspetti del commercio marittimo del vino (I sec. a.C. - I sec. d.C.)*, in *II Colloqui Internacional d’Arqueologia romana, El vi a l’antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani Occidental, Actes*, Badalona 1998, 106; Id., *Note di epigrafia marittima*, cit., 594 s.

⁸⁴ P.A. GIANFROTTA, *Nuovi rinvenimenti subacquei*, cit., 106.

omonimia familiare e l'arco di tempo non esattamente determinato, rendono incerto ogni tentativo d'identificazione. Gli scavi poi effettuati a Ponza sono stati inizialmente e prevalentemente interventi di emergenza, non certo mirati ad accertare la presenza di cereali nel relitto o di particolari strutture per lo stivaggio ('...*separatim tabulis aut heronibus aut in alia cupa clusum...*').⁸⁵ Si è solo constatata l'esistenza di un tavolato ligneo ben conservato, forse destinato a separare due diversi compartimenti con anfore dei tre tipi.⁸⁶ Il carico, che si completava con varie partite di ceramica a vernice nera, ha suggerito inizialmente di ricostruire la rotta della nave ritenendola partita dalla costa pugliese, per la presenza di anfore 'brindisiane' e Lamboglia 2 di probabile produzione adriatica, per poi far scalo in Campania, forse a Pozzuoli, prima di affondare a Ponza, essendo diretta verso la Gallia o la Spagna.⁸⁷ Ma adesso, abbandonata l'ingenua pretesa di ricostruire le rotte delle navi in base alla sequenza dei prodotti rinvenuti a bordo, destinati invece ad ampia circolazione e a continui scambi di porto in porto, in base a modelli di distribuzione commerciale, sia con rotte dirette, che di cabotaggio, e/o 'vagabondaggio' (*trampling*),⁸⁸ ed accertata la provenienza dall'area laziale, forse da Minturno, delle anfore Dressel 1 A, riferibili a Aulo Saufeio, si è ipotizzata invece una partenza da Pozzuoli per una esportazione di vino e ceramica verso la Gallia-Spagna, attraverso le Bocche di Bonifacio.⁸⁹

In riferimento specifico al problema dei *χειρέμβολα*, potrebbero suscitare perplessità i copritappi in pozzolana con il nome di Saufeio che non dovrebbero riferirsi all'armatore della nave, ma a un mercante caricatore. Tuttavia si potrebbe pensare che l'armatore miri così a distinguere le proprie anfore dalle mercanzie di altri, trasportate alla rinfusa su una delle diverse navi possedute.

Ciò che comunque il relitto di Ponza attualmente può palesare è solo una realtà di trasporti con differenti mercanzie di vari caricatori, tra i quali un Aulo Saufeio da Minturno, che potrebbe essere stato al tempo stesso anche l'armatore della nave naufragata.⁹⁰

⁸⁵ In base ad una informazione orale degli scavatori. Ciò non esclude, ovviamente, la possibilità in futuro di una ricerca mirata al riguardo. Un accurato elenco dei relitti con carico archeologicamente accertato di cereali in J. SALIDO DOMÍNGUEZ, *El transporte marítimo de grano en época romana. Problemática arqueológica*, in *Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma- CSIC*, Braga 2013, 141 ss. (<http://digital.csic.es/handle/10261/84500>).

⁸⁶ G. GALLI, *Il relitto della 'secca dei mattoni'*, cit., 117.

⁸⁷ G. GALLI, *Il relitto della 'secca dei mattoni'*, cit., 129.

⁸⁸ C. BELTRAME, *Archeologia marittima del Mediterraneo*, cit., 174 s.; J. NIETO PRIETO, *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip*. I, Girona; cfr. anche ID., *El pecio Culip IV: observaciones sobre la organización de los talleres de terra sigillata de la Graufenseque*, in *Archaeonautica* 6, 1986, 115, sui riflessi dell'utilizzazione delle navi con *dolia* nella valutazione dei modelli di distribuzione dei prodotti.

⁸⁹ G. GALLI, *Nuovi recuperi sottomarini a Ponza*, in *Archeologia subacquea*, II, Roma 1997, 160 ss.; G. GALLI, M. LA RUSSA, *La rotta della nave della Secca dei Mattoni di Ponza: nuovi elementi dalle analisi degli impasti delle anfore*, in *Atti del IV Convegno di Archeologia Subacquea* (Genova 29-31 ottobre 2010), in *AA.VV., A trace element study for the provenance*, cit., 101 ss.

⁹⁰ L'identificazione del Saufeio del testo del Digesto invece con un *eques L. Saufeius*, amico di Attico, risale a F.P. BREMER, *Iurisprudencia Antehadriana*, I, Leipzig 1896, 332, ma è ritenuta troppo ottimistica da R. FIORI, *La definizione della locatio conductio*, cit., 66 nt. 1.

A partire dalla fine del I sec. a.C., con l'*exceptio* labeoniana⁹¹ si ammise che persino il *nauta* che avesse effettuato il *receptum*, cioè assunto convenzionalmente specifico obbligo di *salvas merces in portum perducere*, percependo così un più elevato nolo, avrebbe potuto tuttavia essere esentato dai rischi del naufragio e della pirateria, ma non ovviamente da altri rischi rientranti nei c.d. *casus minores* (*incendium, iactus mercium, ictus fulminis, mortes servorum, latronum hostiumve incursus, fugae servorum, ruina, rapinae, tumultus, animalium casus mortesque, etc.*).⁹²

Senza *receptum*, sia che le merci fossero contrassegnate o fossero prive di marchi, esse viaggiavano ormai indifferentemente a rischio dei mercanti caricatori, come avveniva già nella pratica ellenistica dei trasporti annonari, ove la responsabilità del marinaio per il trasporto fluviale trovava nel diritto greco-egizio fondamento contrattuale, non legale, come ha opportunamente sostenuto Cenderelli in contrasto con Meyer Termer, osservando che la ricorrente preoccupazione dei mittenti di inserire nelle singrafi nautiche (*ναυλωτικὰ συγγραφαί*) clausole espresse di garanzia non può certo spiegarsi con l'assillo di rendere il vettore, in tal modo, più sollecito e attento alla custodia del carico e di precostituire in tal modo una prova più sicura dell'obbligo di garanzia in vista di eventuali future contestazioni,⁹³ bensì con il fatto che il regime del trasporto fluviale in Egitto non prevedeva automaticamente a carico del *nauta* la responsabilità assoluta e illimitata di conservazione delle merci, ma essa avrebbe potuto essere pattuita, corrispondendo un più elevato nolo, come nel regime romano della fine dell'età repubblicana.

In pratica, dopo la conquista romana dell'Egitto e l'incremento dei carichi annonari di derrate alimentari o di altre merci individuate solo per contrassegni di categoria, i due regimi, il romano e il greco-egizio, apparivano in sintonia e tale constatazione propone la questione della possibile influenza dell'uno sull'altro.⁹⁴

Esclusa la tesi isolazionista, proposta da Meyer Termeer, di uno sviluppo autonomo cioè dell'uno rispetto all'altro senza influenze reciproche, e quella di un influsso del regime romano su quello greco-egizio per la sicura precedenza del secondo sul primo, non resta che pensare, come già proposto da De Robertis,⁹⁵ che entrambi derivassero, come altri istituti del diritto marittimo (*prestito marittimo, lex Rhodia, etc.*), dalla collaudata pratica mercantile del mondo ellenistico, naturalmente adattando gli sperimentati rapporti entro gli schemi

⁹¹ D. 4.9.3.1 (Ulp. 14 *ad ed.*): *Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari*; F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 85, 102; F.M. DE ROBERTIS, *Ancora sul receptum nautarum (Actio de recepto e actio locati)*, in RDN, 24, 1958, 256 ss.; F.M. DE ROBERTIS, *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi*, cit., 106. R. CARDILLI, *L'obbligazione di praestare*, cit., 264.

⁹² F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 86 e nt. 4.

⁹³ A. CENDERELLI, Rec. a A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, [Studia Amstelodamensia ad epigraphicam, ius antiquum et papyrologiam pertinentia, XIII, Terra, Zutphen 1978], in RHD, 49, 1981, 180 ss. Cfr. anche E. JAKAB, *Vertragsformulare im Imperium Romanum*, in ZSS 123, 2006, 91 s.

⁹⁴ A. CENDERELLI, Rec. a A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, cit., 184 s.

⁹⁵ F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 156 ss.

familiari ai rispettivi ambiti.⁹⁶ La struttura particolare del *receptum* romano, tale da apparire un istituto isolato nel sistema della responsabilità contrattuale, può ben spiegarsi supponendone la «derivazione da elementi sviluppatisi all'esterno dell'ordinamento giuridico romano, e privi di ogni coordinazione con esso».⁹⁷

Se tale influsso si verificò, come sembra naturale e probabile, l'abbondante documentazione papirologica relativa al trasporto annonario e alle *ναυλωτικαὶ συγγραφαί*, può forse contribuire a chiarire, con le opportune cautele, la prassi della documentazione romana⁹⁸ che, come ha affermato Bove, fu oltremodo proclive già sul finire dell'età repubblicana alla documentazione scritta, «e ciò pur in un contesto ancora apparentemente dominato dal rispetto (peraltro, non paralizzante) del rito orale nell'effettiva preferenza che invece veniva data alla redazione per iscritto della relativa documentazione al di là del ricorso agli altri mezzi di prova».⁹⁹

A corredo dunque della *locatio mercis vehendae*, comprovata da testimoni, ma riversata *ad probationem tantum* in un atto documentale che avrebbe potuto assumere la forma della *testatio*, al fine di schivare il rischio implicito nel trasporto alla rinfusa (prima della recezione da parte del pretore dei criteri adottati in materia dalla perfezionata pratica mercantile del mondo ellenistico e dell'ulteriore intervento di Alfeno, allo scopo di favorire l'incremento della navigazione)¹⁰⁰ si realizzavano dei *χειρέμβολα* di vario tipo (su pozzolana, piombo, argilla, legno, *etc.*) a cura del *nauta* e dei suoi sottoposti, abilitati alla ricezione, stivaggio e custodia delle mercanzie. Successivamente tale pratica, utile per l'identificazione, ma non più per trasferire il rischio, che avrebbe potuto essere adesso assunto volontariamente tramite *receptum*, non cessò, ma si mantenne assai a lungo.¹⁰¹

Prima di prendere in considerazione l'ampio sviluppo sul finire dell'età repubblicana e l'inizio dell'impero di trasporti alla rinfusa, facenti capo soprattutto a imprese della zona di Minturno, rivelato dai rinvenimenti archeologici subacquei, appare opportuno completare il quadro della possibile documentazione romana del trasporto. È probabile che la *TPSulp.*

⁹⁶ F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 164. Id., *La responsabilità del nauta*, in Labeo 11, 1965, 381; L.R. MÉNAGER, *Naulum et receptum*, cit., 196 e s. In riferimento al prestito marittimo si osservava: «Nonostante concezioni giuridiche profondamente diverse ed il trascorrere di molti secoli, le regole fondamentali ed i meccanismi in base ai quali veniva limitato il rischio delle operazioni commerciali transmarine potrebbero essere i medesimi dall'età greca fino all'età tardo romana e potrebbe essersi realizzata, in questo caso, una straordinaria unità e stabilità, inconcepibile per noi moderni in rapporto ad un istituto del commercio». G. PURPURA, *Ricerche in tema di prestito marittimo*, in AUPA 39, 1987, 195.

⁹⁷ A. CENDERELLI, Rec. a A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, cit., 185.

⁹⁸ E. JAKAB, *Vectura pro mutua: Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19, 2, 15, 61*, in ZSS 117, 2000, 244 ss.; Id., *Vertragsformulare*, cit., 99 ss.

⁹⁹ L. BOVE, v. 'Documento (storia del diritto)', in Digesto - IV ed., Civile, 7, Torino 1991, 19.

¹⁰⁰ F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 163.

¹⁰¹ Ad es., attualmente oltre duemila copritappi d'anfora con stampigliature del IV/V - VIII sec. d.C. provenienti da Antinopolis sono oggetto della realizzazione di un *corpus* a cura di D. MINUTOLI [Tavola rotonda 'Amphorae loquuntur', Parigi, 17-18 maggio 2013 e in Atti XV Convegno di Egittologia e Papirologia, Siracusa, 12-14 dicembre 2013 (in preparazione)].

80 (= *Tab. Pomp.* 47) ritenuta da Bove un *mandatum per epistulam* con χερήμεβολον,¹⁰² sia piuttosto una copia della triplice lista di accompagnamento delle merci che, al momento dell'imbarco, avrebbe potuto essere predisposta per il mercante caricatore (o ad opera del medesimo), per il *nauta* e infine per il destinatario (in forma epistolare appunto, in *TPSulp.* 80).¹⁰³ Infatti il controllo delle mercanzie, da consegnare al destinatario, identificate dai marchi e da costui verificate rilasciando una quietanza,¹⁰⁴ sarebbe stato grandemente facilitato da tale documentazione, come avveniva già da tempo in Egitto e nella prassi mercantile mediterranea, ove si utilizzavano documenti di trasporto che assicuravano il riconoscimento dei prodotti, garantendone la qualità e quantità, e vari accorgimenti nell'imbarco (*παράδοσις*), nello sbarco e nella pesatura delle merci (*ζυγοστασία*),¹⁰⁵ tanto più che, fin dall'età ellenistica, proprietari di navi private venivano anche ingaggiati nel servizio del trasporto del grano di stato.¹⁰⁶ V'è chi ha addirittura ipotizzato che la visita in Egitto di alcuni romani, come Lucio Mummio nel 112 a.C.,¹⁰⁷ talvolta in compagnia di altri, venisse effettuata proprio per apprendere le pratiche della progredita amministrazione e del commercio ellenistico per poi diffonderle nel mondo romano.

In questi ultimi anni i rinvenimenti subacquei hanno rivelato un fenomeno insospettato, quello dei relitti con *dolia*, soprattutto di navi di età augustea, relativi cioè a trasporti alla rinfusa, ma anche con anfore e altre merci, stivate nei restringimenti di poppa e di prua. Tali rinvenimenti, pian piano, sono notevolmente cresciuti per quantità e distribuzione, rispetto alla situazione delle ricerche già focalizzata da Gianfrotta nel 1985.¹⁰⁸

¹⁰² Cfr. *supra*, nt. 34.

¹⁰³ Nel trasporto annonario in Egitto si redigeva «una lettera di carico con le ricevute richieste in tre copie. Una spetta allo stratego, una al sitologo del magazzino centrale e la terza per accompagnare il carico. Il sitologo invia il suo rapporto sul carico direttamente ad Alessandria»; J. FRÖSEN, *Chi è il responsabile?*, cit., 171 e s.

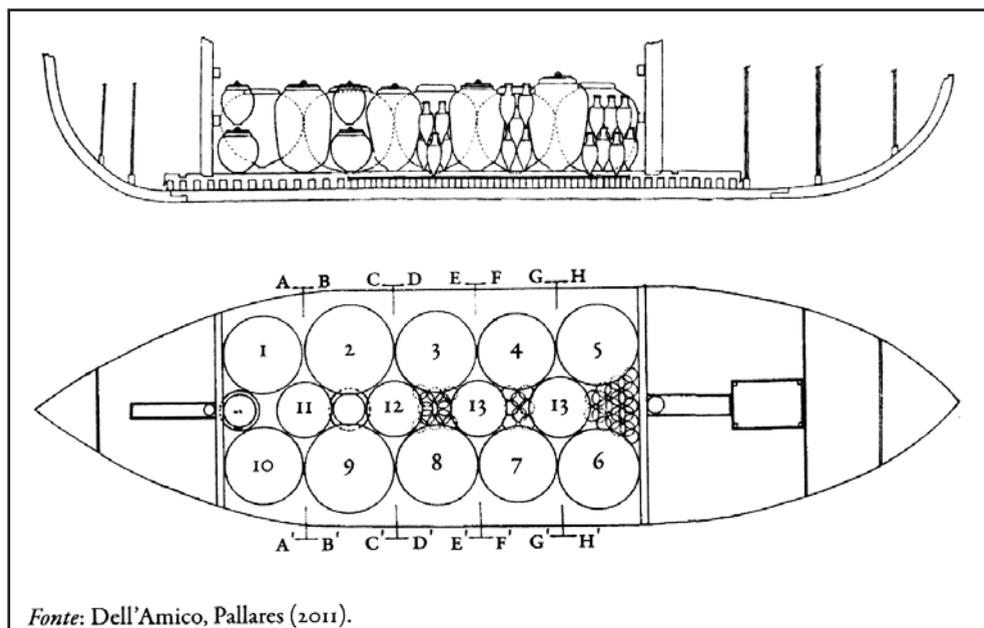
¹⁰⁴ Il P. Grenf. II, 108 del 167 d.C. è stato, ad es., ritenuto contenente una quietanza rilasciata dal destinatario della merce e attestante la regolarità dell'avvenuta consegna (*quas has res infra (supra?) scriptas meas sanas salvas recepisse scripsi*), ma altri lo hanno considerato una copia della convenzione con la quale il *nauta* assumeva il *periculum*, in seguito al *receptum*. F.M. DE ROBERTIS, *Receptum nautarum*, cit., 157 nt. 1.

¹⁰⁵ M. ROSTOVZEV, *Kornhebung und transport im griechisch-römischen Ägypten*, in *APF* 3, 1904-6, 201 ss.; J. SCHWARTZ, *Le Nil et le ravitaillement de Rome*, in *BIFAO* 47, 1948, 179 ss.; A. SWIDEREK, *The responsibility in corn-transport to Alexandria: ΣΙΤΟΛΟΓΟΙ, ΕΠΙΠΛΟΟΙ, ΔΕΙΓΜΑΤΟΚΑΤΑΓΟΓΕΥΣ. (P. Berol. inv. 1419 e 7441)*, in *Eos* 58, 1969-70, 63 ss., spec. 64; P.J. SJPESTEIJN, K.A. WÖRP, *Documents on transportation by ship*, in *ZPE* 20, 1976, 158 ss.; J. FRÖSEN, *The transport du blé et le rôle des epiplooi*, in *Arctos* 12, 1978, 5 ss.; ID., *Chi è il responsabile?*, cit., 161 ss., spec. 171 ss.; A.J.M. MEYER-TERMEER, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, [Studia Amstelodamensia ad epigraphicam, ius antiquum et papyrologiam pertinentia, XIII, Terra, Zutphen 1978; G. GERACI, *L'Egitto provincia frumentaria, in Le Ravitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la République jusqu'au Haut-Empire. Actes du colloque intern. de Naples (14-16 février 1991)*, Roma 1994, 279 ss.; H. HAUBEN, *Les propriétaires de navires privés engagés dans le transport de blé d'état à l'époque ptolémaïque*, in *Akten des 21. Internationalen Papyrologenkongresses*, Berlin 1995, *APF* 3, 1997, 430 ss.; G. GERACI, *Mensura, pondus e probatio*, cit., 165 ss.

¹⁰⁶ H. HAUBEN, *Les propriétaires de navires privés engagés dans le transport de blé d'état*, cit., 430 ss.

¹⁰⁷ J. FRÖSEN, *Chi è il responsabile?*, cit., 175.

¹⁰⁸ P.A. GIANFROTTA, *Testimonianze sottomarine al Circeo*, in *Atti Convegno "Incontro con l'Archeologia"*, Sabaudia, 27 ott. 1984, 46; ID., *Due relitti augustei carichi di dolia: quelli di Ladispoli e del Grand Ribaud*



Fonte: Dell'Amico, Pallares (2011).

Ben oltre le quaranta presenze accertate nel 1998,¹⁰⁹ relative al periodo compreso tra l'età augustea e la metà del I sec. a.C.,¹¹⁰ circa metà delle quali si ricollegano a Minturno e a famiglie di *naviculari-mercatores*, come i *Pirami*, i *Peticii* e probabilmente gli stessi *Saufeii*.¹¹¹

Non è allora affatto improbabile il collegamento tra la situazione attestata in D. 19.2.31, che implicava il superamento degli ostacoli che avevano reso rischioso per gli armatori il trasporto alla rinfusa, e il contemporaneo sviluppo nella costruzione di navi con *dolia* - finora attribuito soltanto ad una innovazione tecnica, e non giuridica - riferibili prevalentemente alla zona di Minturno, per giustificare il quale si è pensato a «favori concessi da Augusto ad amici o a *clientes*, magari per ripagare solidarietà ed aiuti precedentemente ricevuti in frangenti cruciali della lotta politica, sia per servizi resi dalla città nella guerra contro Sesto Pompeo, ... ma non è da trascurare un probabile coinvolgimento nella contesa politica del

D, in *I Colloqui Internacional d'Arqueologia romana, El vi a l'antiguitat. Economia, producció i comerç al Mediterrani Occidental, Actes*, Badalona 1985 (1987), 285 ss.; ID., *A roman shipyard at Minturno: indications from underwater archaeology*, in *Tropis II, 2nd International Symposium on ship construction in Antiquity*, Delphi 1987, 196 ss.; A. HESNARD ET ALII, *L'épave romaine Grand Ribaud D (Hyères, Var)*, in *Archaeonautica* 8, 1988, 14 s.; 35 ss.; ID., *Eracle, Peticio e il commercio marittimo, Dalla villa di Ovidio al santuario di Ercole*, Sulmona 1989, 177 ss.; ID., *Nuovi rinvenimenti subacquei per lo studio di alcuni aspetti del commercio marittimo del vino*, cit., 106 ss.; P. POMEY, *Des bateaux citernes: les épaves à dolia*, in P. POMEY (a cura di) *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence 1997, 185; P. SERRA, *I relitti con dolia tra il I a.C. e il I d.C.: Ladispoli A, Grand Ribaud D, Diano Marina, Ile Rousse e Petit Congloué. Alcuni aspetti del traffico commerciale nel Mediterraneo*, Roma 2010-2011 (http://www.academia.edu/5496642/I_relitti_con_dolia).

¹⁰⁹ P.A. GIANFROTTA, *Nuovi rinvenimenti subacquei*, cit., 108.

¹¹⁰ Ad eccezione del relitto di Cap Bénat del I sec. a.C. e del relitto di Punta Ala, che si data al III sec. d.C.

¹¹¹ P.A. GIANFROTTA, *Nuovi rinvenimenti subacquei*, cit., 108: «... e non si può escludere che altre ancora tra esse possano essere in seguito assimilabili».

ricco ambiente affaristico minturnese attraverso sovvenzioni economiche - certamente non a fondo perduto -, oltre che con l'armamento di navi». ¹¹²

I grandi vantaggi di tale tipo di trasporto (rapidità di carico e scarico, minore peso ed ingombro dei contenitori, più vantaggiosi delle anfore, ...), che implicarono la costruzione d'imbarcazioni particolari, con rinforzi strutturali dell'ossatura, costituita da soli madieri senza semiordinate, che garantiva una migliore solidità dello scafo per il trasporto di *dolia* con mercanzie *eiusdem generis*, sono evidenti. Si tratta di navi medio piccole, tra i 18 e i 22 m., rinforzate con torelli per far fronte alla maggiore e meno distribuita pressione esercitata sulla carena dal carico di *dolia*, rispetto a quella impressa dal carico di anfore. ¹¹³ Dunque tra l'età augustea e la metà del II sec. d.C. è certo che il vino venne commercializzato anche sfuso in numerosi *dolia* e *doliola*, anche quattordici nel relitto di Diano Marina (tra i duemila e i tremila litri, ciascun *dolium*, milleduecento i *doliola*), ma non è da escludere, visti i vantaggi, che ciò sia avvenuto anche per altri prodotti, come grano, olio, pesce salato, *etc.*

E' stato osservato che tale sistema di trasporto per il vino venne probabilmente abbandonato a causa delle frequenti fratture dei *dolia* che si producevano per le frizioni o gli urti nel corso della navigazione. Si constata infatti che molti dei contenitori provenienti dai relitti presentano numerose riparazioni antiche con grappe plumbee ed è probabile che lo spargimento del carico nella stiva in conseguenza della rottura dei *dolia* durante una navigazione tempestosa abbia potuto determinare lo spostamento del baricentro della nave, il conseguente capovolgimento e l'affondamento. Si giustificerebbe così l'elevato numero di relitti di tale tipo, e anche il progressivo abbandono del sistema di trasporto alla rinfusa di merci di più bassa qualità, standardizzate, implicante una rete di destinazioni di riferimento correlate a scambi di prodotti reciprocamente compatibili per la necessità di effettuare viaggi di ritorno a pieno carico.

Sembra che in età imperiale, accanto al trasporto in *dolia*, si sia consolidato un modello commerciale su rotte dirette, prive cioè di 'rotture del carico', in navi di media portata (non più di grande stazza), che collegavano i porti principali, dai quali poi ripartiva un traffico di redistribuzione su scafi di minore tonnellaggio. ¹¹⁴

Nel III sec. d.C. il giurista Paolo però menzionava ancora *multae naves vinariae*, ¹¹⁵ che si è ritenuto possibile collegare all'innovazione tecnica del più razionale sistema di trasporto alla rinfusa di mercanzie standardizzate di più bassa qualità, che adesso possiamo ritenere determinata soprattutto da un progresso nel campo del diritto, ad opera del pretore e della giurisprudenza tardo repubblicana, che aveva così decisamente contribuito al commercio e alla più ampia diffusione delle derrate alimentari di prima necessità dell'impero.

¹¹² P.A. GIANFROTTA, *Nuovi rinvenimenti subacquei*, cit., 108.

¹¹³ C. BELTRAME, *Archeologia marittima del Mediterraneo*, cit., 115, 136 e 161.

¹¹⁴ X. NIETO, *Le commerce de cabotage et de redistribution*, in *La navigation dans l'Antiquité*, cit., 154 ss.; C. BELTRAME, *Archeologia marittima del Mediterraneo*, cit., 161.

¹¹⁵ D. 47.2.21.5 (Paul. 40 *ad Sab.*): ...*quid deinde si nave vinaria (ut sunt multae, in quas vinum effunditur), quid dicemus de eo, qui vinum hausit? An totius oneris fur sit?*

