Archivio giuridico *online* (issn 2282 2828), vol. II, n. 2 2023, pp. 831-853

Sara Galeotti

PERDITA DEL CARICO E DIRITTO AL NOLO: CONSIDERAZIONI IN TEMA DI '*LOCATIO MERCIUM VEHENDARUM*'*

Sommario: 1. Premessa. – 2. Perimento della '*res vecta*' ed esigibilità della '*vectura*': Lab. D. 14.2.10 pr. – 3. Ulp. D. 19.2.15.6. – 4. Osservazioni conclusive.

1. *Premessa*

In diritto romano, il trasporto per via d'acqua non integra un contratto tipico a sé stante. I *prudentes* individuano piuttosto lo schema causale corrispondente all'assetto d'interessi pattuito dalle parti accostando di volta in volta l'espletamento di questa specifica attività al modello negoziale del deposito, o – più di frequente – a quello della *locatio conductio*[1], oppure qualificandolo come *conventio* atipica (secondo lo schema '*do ut facias*')[2].

* Contributo sottoposto a valutazione.

[1] Il testo di riferimento è Ulp. 14 *ad ed.* D. 4.9.3.1, sul quale v. da ultimo a S. Galeotti, *'Mare monstrum'. 'Mare nostrum'. Note in tema di 'pericula maris' e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I secolo a.C- III secolo d.C.)*, Napoli, 2020, pp. 88 ss. e 142 ss. Oltre alla testimonianza tradita dalle fonti giuridiche, l'uso di questo schema negoziale nel trasporto marittimo è documentato da Plaut. *Rud.* 57-59 (sul quale L.-R. Ménager, *'Naulum' et 'receptum rem salvam fore'. Contribution à l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes en droit romain*, in *RHD*, 37, 1960, p. 186 s. e N. Charbonnel, *Aux sources du droit maritime à Rome. Le 'Rudens' de Plaute et le droit d'épaves*, in *RHD*, 73, 1995, p. 311 s.), *Asin.* 432 s., *Mostell.* 823 (su cui 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, p. 122, nt. 31); Ter. *Ad.* 225 s.

[2] Contro questa ipotesi, difesa, tra gli altri, da J. Arias Ramos, *El transporte marítimo en el mundo romano (discurso de apertura): curso 1948-1949*,

doi 10.53148/AGO20230208

Non è tuttavia la dogmatica degli istituti, quanto l'individuazione della misura rimediale più adatta a tutelare gli interessi del contraente insoddisfatto a orientare la riflessione dei giureconsulti romani, il cui approccio alle questioni poste dalla prassi è sempre processualistico. I problemi di inadempimento, responsabilità e *periculum* non sono infatti concettualizzati, nei *responsa prudentium*, in chiave negoziale-sostanziale, piuttosto valutati alla luce dell'esperibilità di una o più azioni tra quelle *ex locato*, *ex conducto*, *ex recepto*, *praescriptis verbis* o *depositi*, secondo il contenuto della *conventio* all'origine del rapporto. Solo guardando all'*id quod actum est*, ricostruito dal giurista attraverso l'esame delle clausole contrattuali, sarà pertanto possibile valutare gli interessi in gioco e la loro tutelabilità, nonché la rilevanza, al momento della esecuzione del contratto, della interdipendenza delle obbligazioni reciproche, ove mai gli accordi fra le parti fossero riconducibili a una *conventio* sinallagmatica.

Valladolid, 1948, p. XLV s.; R. Santoro, *Il contratto nel pensiero di Labeone*, Palermo, 1983, p. 102; A. Burdese, *Sul riconoscimento civile dei cd. contratti innominati*, in *Iura*, 36, 1985, p. 19 s.; Id., *Osservazioni in tema di cd. contratti innominati*, in *Estudios en homenaje al Profesor J. Iglesias con motivo de sus bodas de oro con la enseñanza (1936-1986)*, I, coordinado por J. Roset Esteve, Madrid, 1988, pp. 127 ss., 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, p. 37 e, più recentemente, da J.L. Zamora Manzano, *Averías y accidentes en derecho marítimo romano*, Madrid, 2000, pp. 39-42, v. però, *ex multis*, C.A. Cannata, *L'"actio in factum civilis'*, in *Iura*, 57, 2008-2009, p. 9 ss., ora in *Scritti scelti di diritto romano*, a cura di L. Vacca, III, Torino, 2014, p. 28 s. (in futuro l'opera sarà citata in questa sua ultima edizione); Id., *Labeone, Aristone e il sinallagma*, in *Iura*, 58, 2010, p. 33 ss., ora in *Scritti*, III, cit., p. 58 (in futuro l'opera sarà citata in questa sua ultima edizione) e, più recentemente, M.F. Cursi, R. Fiori, *Le azioni generali di buona fede e di dolo nel pensiero di Labeone*, in *BIDR*, 105, 2011, p. 147; R. Fiori, *'Contrahere' in Labeone*, in *'Carmina Iuris'. Mélanges en l'honneur de M. Humbert*, édités par E. Chevreau, D. Kremer, A. Laquerrière-Lacroix, Paris, 2012, p. 322, nt. 41 (con discussione della letteratura); E. Sciandrello, *'Nomen contractus' e 'nuovi contratti'. L'"agere praescriptis verbis' labeoniano tra tipicità e atipicità contrattuale*, in *D@S*, 12, 2014, p. 7 (del file a stampa) che leggo *online* al *link*: *www.dirittoestoria.it/12/memorie/Sciandrello-Nomen-contractus-nuovi-contratti-agere-praescriptis-verbis-Labeone.htm*.

Nella cornice dei trasporti per via d'acqua, del resto, le fonti attestano una netta prevalenza della *locatio conductio* sugli altri modelli negoziali: unitaria e 'tipica' sotto il profilo dell'azione, eppure caratterizzata dall'estrema diversificazione funzionale degli schemi identificabili al suo interno, la locazione presenta, invero, un'eccellente adattabilità alle mutevoli esigenze della realtà dei traffici mediterranei, accogliendo i più varî assetti d'interessi, dal noleggio della nave alla messa a disposizione dei suoi comparti, dal trasporto delle merci a quello dei passeggeri[3].

L'ampiezza della gamma delle situazioni concretamente tipizzabili in base al differente contenuto della prestazione dedotta in obbligazione si riverbera nella terminologia adottata dalle fonti, che ben evidenzia come all'unità nominale del contratto non corrisponda un'unità dei fini perseguibili per il suo tramite. Ai verbi *locare* e *conducere* segue sovente, infatti, un gerundivo specificante la funzione: *vehenda mancipia* (D. 14.2.10 pr.), *devehendas merces* (D. 14.2.10.1), *onus vehendum* (D. 19.2.13.1), *mulierem vehendam* (D. 19.2.19.7), *merces vehendas* (D. 14.2.2 pr. e 19.5.1), per limitarci solo ad alcuni dei frammenti che interessano la locazione marittima[4].

La variabilità dell'oggetto non intacca però – lo si è detto –, la sostanziale unità concettuale del contratto, il cui risultato, nelle molteplici applicazioni attestate, coincide sempre con

[3] V. per tutti le conclusioni cui perviene Roberto Fiori nei suoi studi in materia di locazione (*La definizione della 'locatio conductio'. Giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, Napoli, 1999, *passim*; *Forme e regole dei contratti di trasporto marittimo nel diritto romano*, in *RDN*, 49, 2010, 1, p. 149 ss. e, più recentemente, *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, D. Mantovani, Pavia, 2018, p. 507 s.). Sostanzialmente adesivo P.J. du Plessis, *Letting and Hiring in Roman Legal Thought: 27 BCE-284 CE*, Leiden-Boston, 2012, pp. 12-14.

[4] Al di fuori del contesto 'nautico', nel solo frammento 13 di D. 19.2, leggiamo: *servum docendum* (§ 3), *gemma includenda aut insculpenda* (§ 5), *vestimenta polienda* (§ 6). Potremmo inoltre sintetizzare con la formula *navem utendam*, il più comune *navem conducere/locare* (v., per esempio, il già citato D. 4.9.3.1 o D. 19.2.61.1). In argomento v. L. Amirante, *Ricerche in tema di locazione*, in *BIDR*, 62, 1959, p. 48 s.

l'*uti frui* di chi, in ragione del vantaggio conseguito godendo di una *res* (sia essa un bene, un'*opera* oppure un *opus*), è tenuto a corrispondere una mercede[5]. A differenza di quanto si osserva nel contratto di *emptio venditio*, ove l'obbligazione di pagare un *pretium*, correlata a quella di consegnare la *res*, ricade sempre sull'*emptor*, il corrispettivo dovuto per quanto locato non individua perciò in modo univoco una delle due parti contraenti[6]: esso peserà sul *conductor*, quando l'accordo delle parti sia indirizzato al fine di mettere una *res* nella sua disponibilità temporanea; oppure sul *locator*, qualora questi si rivolga al conduttore per un *opus facere*.

Date queste premesse, non stupisce pertanto che, nella sua declinazione 'nautica', la *locatio conductio* si articoli in più 'tipi', quali la *locatio conductio navis* o *locorum in nave*, riconducibile allo schema generale della *locatio conductio rei*, oppure la *locatio conductio ad onus vehendum* (o *mercium vehendarum*), qualificabile come una *locatio conductio operis faciendi*.

Il *mercator* romano, che volesse vendere i propri prodotti ad Alessandria, avrebbe cioè potuto o dedurre direttamente in contratto l'esecuzione del trasporto, così da conseguire il risultato voluto (*ad merces vehendas*), assumendo quale oggetto della *locatio conductio (operis*) l'attività stessa del *nauta*; oppure noleggiare la nave (o un comparto della stiva)[7], per collocarvi le merci da consegnare altrove. Nella prassi, tuttavia, queste ipotesi dovevano rivelarsi sovente difficili da distinguere, soprattutto quando gli accordi presi dalle parti fossero tali da rendere problematica sia l'interpretazione dell'assetto d'in-

[5] V. R. Fiori, *La definizione*, cit., p. 285 ss., in particolare pp. 289-297. La scelta del sintagma '*uti frui*' per indicare la controprestazione della *merces* non convince, però, C.A. Cannata, *La nozione romana di 'locatio conductio'*, in *Scritti*, III, cit., pp. 379-381, che gli preferisce '*res locata*'.

[6] L. Amirante, *Ricerche*, cit., pp. 103 s., 112, sulla cui ricostruzione v. i rilievi di R. Fiori, *La definizione*, cit., p. 296 s.

[7] V., da ultimo, P.J. du Plessis, *Letting*, cit., p. 87 s. e nt. 121. Per le evidenze archeologiche di questa pratica, rinvio per tutti a A. Hesnard, P.A. Gianfrotta, *Les bouchons d'amphore en pouzzolane*, in *Anfore romane e storia economica: un decennio di ricerche. Atti del colloquio (Siena, 22-24 maggio 1986)*, Roma, 1989, pp. 401-405.

teressi dedotto *in obligatione*[8], sia l'individuazione di chi, tra i contraenti, dovesse subire l'incidenza economica dei rischi legati alla navigazione.

Con riguardo a quest'ultimo aspetto, giova ricordare la centralità che la problematica del *periculum* contrattuale (*rectius*: della sua ripartizione) assume nei frammenti di Ulpiano[9], Alfeno (epitomato da Paolo)[10] e Scevola[11], in tema di locazione marittima (D. 19.2). Con ogni evidenza, infatti, i giuristi romani appaiono ben consapevoli di quanto l'insidiosità dell'elemento, nel quale si svolge l'attività armatoriale, incida sulla possibilità di verificare in concreto l'imputabilità al *nauta* dell'eventuale inadempimento, e, di conseguenza, possa pesare sulla determinazione della *aestimatio litis*, qualora la controparte insoddisfatta esperisca l'azione contrattuale: spazio anomico per definizione[12], il mare, più delle pur malsicure vie terrestri, espone il trasportatore a *pericula* che né l'esperienza, né la diligenza professionale potrebbero in molte circostanze arginare.

---

[8] Sintesi di consuetudini consolidate, gli schemi negoziali, che regolano i traffici mediterranei, originano spesso regole del tutto originali: cfr. J.C. VAN OVEN, *'Actio de recepto' et 'actio locati'*, in *TR*, 24, 1956, p. 142 e L.-R. MÉNAGER, *'Naulum'*, cit., p. 184. V., però, le considerazioni di F. DE MARTINO, *Note di diritto romano marittimo. 'Lex Rhodia' (I)*, in *RDN*, 3, 1937, 1, pp. 336 ss. e 338 s., nt. 4, ora in *Diritto privato e società romana*, a cura di A. DELL'AGLI, T. SPAGNUOLO VIGORITA, Roma, 1982, pp. 73-75 e nt. 9 (in futuro l'opera sarà citata facendo riferimento a questa sua ultima edizione) sulla 'romanizzazione' di regole e rapporti di derivazione greca. In argomento v. anche R. FERCIA, *Criterî di responsabilità dell'"exercitor". Modelli culturali dell'attribuzione di rischio e 'regime' della nossalità nelle azioni penali 'in factum contra nautas, caupones et stabularios'*, Torino, 2002, p. 174 s.; ID., *La responsabilità per fatto di ausiliari nel diritto romano*, Padova, 2008, p. 70 s. (con specifico riguardo alla responsabilità del *nauta*).

[9] D. 19.2.13.1-2 (*Pal.* 948), D. 19.2.15.6 (*Pal.* 949) e D. 19.2.19.7 (*Pal.* 951), tratti dal libro 32 *ad edictum*.

[10] D. 19.2.31, tratto dal libro 5 *epitomarum Alfeni digestorum* (*Pal. Alfeni* 71).

[11] D. 19.2.61.1, tratto dal libro 7 *digestorum* (*Pal.* 32).

[12] Cfr. S. GALEOTTI, *'Exitio est avidum mare nautis': la 'miserrima naufragorum fortuna' nell'antico Mediterraneo*, in *JusOnline*, 6, 2020, 4, p. 87 ss.; EAD., *'Mare'*, cit., pp. 53 ss., 245 ss.

Sulla scorta delle riflessioni formulate da Letizia Vacca nel suo saggio *Considerazioni in tema di risoluzione del contratto*[13], questo studio si propone, dunque, di ricostruire il regime di allocazione del rischio nei contratti di *locatio conductio mercium vehendarum* alla luce dell'elaborazione giurisprudenziale classica dei criteri per la determinazione dell'ambito – e dei limiti – di responsabilità del vettore, che non abbia ottemperato alla obbligazione di consegnare le merci affidategli.

La circoscrizione dell'indagine a uno solo dei 'tipi' della locazione marittima rende forse necessaria un'ulteriore precisazione, affinché non sia equivocato il fine di queste pagine: più che dalla necessità di contenere l'analisi entro il numero massimo di caratteri a mia disposizione, 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.

2. *Perimento della* 'res vecta' *ed esigibilità della* 'vectura'*: Lab. D. 14.2.10 pr.*

Nei rapporti riconducibili allo schema negoziale della *locatio conductio ad onus vehendum*, il locatario-trasportatore ottiene una *vectura*[14] dal locatore-caricatore per il servizio che

[13] 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, pp. 247-296, ora in *Garanzia e responsabilità. Concetti romani e dogmatiche attuali*, a cura di B. Cortese, Torino, 2017, pp. 177-219. Questo breve saggio, nato come omaggio alla Maestra, sarà pubblicato anche nella raccolta di scritti in onore di Letizia Vacca, curata da Luigi Garofalo.

[14] Sebbene nella trattazione utilizzi i termini *naulum*/nolo e *vectura* come sinonimi, il primo termine designa in modo specifico (anche se atecnico) il compenso corrisposto a chi faccia servizio di trasporto per mare, mentre il secondo indica genericamente il prezzo del trasporto, comunque esso sia effettuato: v. L. Amirante, *Ricerche*, cit., p. 107 s.; L.-R. Ménager, *'Naulum'*, cit., p. 183; J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Médi-*

s'impegna a svolgere, cioè prendere in carico alcune *res* per trasferirle altrove. Rispondendo il vettore dell'effettivo risultato della propria attività, ossia del buon esito della navigazione e dell'arrivo a destinazione delle merci che gli sono state affidate, in caso di perdita delle *res vehendas*, rischierebbe dunque di dover restituire il *naulum*, se già ottenuto[15], e risarcire il danno subito dal *dominus mercium*, laddove il perimento gli fosse imputabile, oppure, in assenza di *culpa*, di perdere comunque il diritto a essere remunerato.

Ai fini dell'analisi della questione della esigibilità del nolo, in caso di perdita di una delle *res* prese in carico, si presenta fondamentale un noto *pithanon* labeoniano:

> 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.*

Secondo Labeone, in una *locatio mercium vehendarum* che abbia ad oggetto il trasporto di schiavi[16], al *conductor* non sarà dovuta la *vectura* per il *servus* che sia morto durante il viaggio.

È indubbio che il vincolo casistico sia qui quanto mai larvato, se non del tutto assente[17], giacché l'accentuata astrazione della *regula* rende quasi impossibile individuare gli elementi che qualificano la *quaestio iuris* sottostante. Ignoriamo, infatti, se la morte dello schiavo sia imputabile a una *culpa* del *nauta*, oppure a cause che questi non poteva controllare. A di-

---

terranée sous l'empire romain, Paris, 1966, p. 361 ss.; L. De Salvo, *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I 'corpora naviculariorum'*, Messina, 1992, p. 113, nt. 225, pp. 321 ss., 346; J.L. Zamora Manzano, *Averías*, cit., p. 47 s.; D. Gaurier, *Le droit maritime romain*, Rennes, 2004, p. 61.

[15] V. oltre, § 3.

[16] '*Mancipium*' nell'accezione di schiavo risulta, *ex multis*, da Plaut. *Epid.* 686; *Truc.* 274; *Capt.* 954; Cic. *Par.* 5.1.35; *Att.* 8.11.4; Hor. *epist.* 1.6.39.

[17] M. Bretone, *Tecniche e ideologie dei giuristi romani*, Napoli, 1982², p. 148.

spetto di quanto sostenuto da pur autorevole dottrina[18], non ritengo esistano però chiari indizi che il perimento del *servus* sia dovuto a una *vis maior*. L'esempio offerto dal caso del *navicularius* Saufeius[19], dal quale mi pare si possa ricavare che, qualora il conduttore avesse dovuto restituire al locatore l'*idem* – e tale sembrerebbe l'ipotesi in questione – in assenza di un apposito patto[20], il rischio della perdita sarebbe intera-

[18] Così M. Kaser, '*Periculum locatoris*', in *ZSS*, 74, 1957, p. 189 e, più di recente, C. Pelloso, *'Custodia', 'receptum' e responsabilità contrattuale*, in *Sem. Compl.*, 29, 2016, pp. 285-287, nt. 34 (e già, ma con riguardo all'appalto di costruzioni, J. Miquel, *'Periculum locatoris'. Ricerche in tema di responsabilità contrattuale*, in *ZSS*, 81, 1964, p. 187). Più prudente R. Fiori, *La definizione*, cit., p. 133 s. e nt. 23.

[19] Alf. 5 *dig. a Paulo epit.* D. 19.2.31. Sul passo, cfr., *ex multis*, E. De Santis, *Interpretazione del fr. 31 D. 19.2 (Alfenus libro V digestorum a Paulo epitomatorum)*, in *SDHI*, 11, 1945, p. 86 ss.; F.M. De Robertis, *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età repubblicana*, in *SDHI*, 31, 1965, p. 92 ss. (= *RDN*, 26, 1965, 1, p. 42 ss.); B. Albanese, *Per la storia del 'creditum'*, in *AUPA*, 32, 1971, pp. 88-102; N. Benke, *Zum Eigentumserwerb des Unternehmers bei der 'locatio conductio irregularis'*, in *ZSS*, 104, 1987, p. 156 ss.; R. Cardilli, *L'obbligazione di 'praestare' e la responsabilità contrattuale in diritto romano: (II sec. a.C-II sec. d.C.)*, Milano, 1995, pp. 269-276; R. Fiori, *La definizione*, cit., pp. 65-80; N. de Marco, *L'"actio oneris aversi'. Appunti su un equivoco ricostruttivo*, in *Labeo*, 49, 2003, pp. 140-159; B. Forschner, *Das Schiff des Saufeius. Anmerkungen zu D.19.2.31*, in *FHI*, 11, 2011, p. 1 ss.; P.J. du Plessis, *Letting*, cit., p. 87 s. e nt. 121, p. 90 s.; É. Jakab, *Horrea, sûretés et commerce maritime dans les archives des Sulpicii*, in *'Inter cives necnon peregrinos'. Essays in honour of B. Sirks*, edited by J. Hallebeek, M. Schermaier, R. Fiori, E. Metzger, J.-P. Coriat, Göttingen, 2014, p. 340 s.; G. Purpura, *Il 'χειρέμβολον' e il caso di Saufeio: responsabilità e documentazione nel trasporto marittimo romano*, in *AUPA*, 57, 2014, p. 139; E. Mataix Ferrándiz, *Explaining the Commerce of Roman Mediterranean Ports. The Evidence from 'Scripta Commercii' and Law*, Unpublished Ph.D. Thesis, Southampton, 2018, p. 86 s.; S. Galeotti, *'Mare'*, cit., pp. 91 ss., 118 ss.

[20] Nella cosiddetta 'età commerciale' di Roma, caratterizzata da una straordinaria fioritura delle attività imprenditoriali e del trasporto marittimo, le parti cominciano a regolare in via pattizia l'assunzione del rischio, ponendo a carico del vettore, che si fosse impegnato con un'apposita clausola a *salvum fore recipere*, una responsabilità amplissima, dovendo questi rispondere della mancata *restitutio* (o del danneggiamento) del carico a prescindere dalla condotta tenuta. Poiché il *receptum* non interessa il tema centrale di questo contributo, rinvio per tutti, da ultimo, a S. Galeotti, *'Mare'*, cit., p. 136 ss., specialmente alla letteratura ivi citata.

mente gravato sul *dominus mercium*[21], come il fatto sia proprio Labeone a concepire un'*exceptio* in favore del *nauta* convenuto *ex recepto*, ove mai il perimento del carico fosse dipeso da circostanze irresistibili (naufragio o *vis piratarum*)[22], mi portano piuttosto a ritenere che il giurista augusteo ponga a carico del vettore non un *periculum vis maioris*, quanto il *periculum operis*[23].

La soluzione proposta, del tutto coerente, a mio avviso, con un'altra enunciazione dello stesso Labeone (Lab. 1 *Pith.* D. 19.2.62)[24], sembrerebbe applicare a un problema di trasporto per via d'acqua la logica diagnostica 'polare' *vis cui resisti non potest*/*vitia ex ipsa re*, che ispira l'architettura definita da Servio in tema di *periculum locatoris* nelle locazioni agricole[25].

---

[21] Il *nauta* risponderebbe, cioè, della mancata consegna al porto di destinazione solo qualora la morte dello schiavo gli fosse imputabile: in argomento, v. per tutti le osservazioni di L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 198 e G. Purpura, *Il 'χειρέμβολον'*, cit., p. 141 e nt. 66, p. 143.

[22] Mi pare, dunque, si possa cogliere, nel giurista, una certa sensibilità per le istanze di adeguamento all'effettiva giustizia reclamate dai *nautae*, che assumendo, con la *conductio ad onus vehendum*, un'obbligazione di risultato, rafforzata, per giunta, dal *receptum*, rischierebbero di dover rispondere per l'inadempimento con maggior frequenza di altri professionisti. Non credo, pertanto, si possano imputare a Labeone sentimenti di particolare avversione nei confronti della categoria dei trasportatori per via d'acqua, come leggo invece in C. Alzon, *Les risques dans la 'locatio-conductio'*, in *Labeo*, 12, 1966, p. 333 s. e ntt. 76-77.

[23] V. F. Wubbe, *Labeo zur Gefahrtragung im Bauvertrag*, in *L'Homme dans son environnement- Mensch und Umwelt. Festgabe der Rechts-, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultat der Universitat Freiburg zum Schweizerischen Juristentag (Freiburg, 12-14 September 1980)*, Freiburg, 1980, pp. 131-147, specialmente p. 146; Id., *'Opus' selon la définition de Labéon (D. 50, 16,1,5)*, in *TR*, 50, 1982, pp. 241-251; R. Cardilli, *L'obbligazione*, cit., p. 229 ss., soprattutto p. 347 ss.; L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 208 e nt. 69; E. Chevreau, *La 'lex Rhodia de iactu': un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain*, in *TR*, 73, 2005, p. 75, nt. 37.

[24] Sul *pithanon*, rinvio per tutti L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 193 ss.

[25] L'accostamento, da me azzardato alla luce di quanto leggiamo poco più avanti nel medesimo frammento (§ 6), vale solo con riguardo ai criteri diagnostici richiamati. È evidente, infatti, come l'ampia area grigia tra l'ordinaria amministrazione e la catastrofe, che i giuristi sono chiamati a valutare, presenti una geometria variabile, fortemente condizionata, all'interno di una struttura unitaria quale è la *locatio conductio*, dall'*id quod actum est*. In ar-

Il riferimento è a un noto[26] passo ulpianeo, che converrà qui riportare per esteso, nel quale si richiama il pensiero del giurista repubblicano:

> Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.2: *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 testo, fra i più frequentati dalla critica anche in ragione della presenza di irregolarità formali e cadute stilistiche, che suggerirebbero tagli o altri possibili interventi postclassici[27], pone la questione dell'esperibilità dell'*actio conducti* qua-

---

gomento v. anche i rilievi di C. Alzon, *Les risques*, cit., p. 335 ss. e R. Cardilli, *L'obbligazione*, cit., pp. 241 ss., 349.

[26] Per la discussione dell'amplissima letteratura disponibile sul testo rinvio, per tutti, a L. Capogrossi Colognesi, *'Remissio mercedis'. Una storia tra logiche di sistema e autorità della norma*, Napoli, 2005, p. 38 ss. In tema di sopravvenienze contrattuali, v., da ultimo, M. Grasso, *'Obligationes contractae' e sopravvenienze nel diritto romano*, in *'Causa contractus': Auf der Suche nach den Bedingungen der Wirksamkeit des vertraglichen Willens / Alla ricerca delle condizioni di efficacia della volontà contrattuale / À la recherche des conditions de l'efficacité de la volonté contractuelle*, herausgegeben von G. Albers, F.P. Patti, D. Perrouin-Verbe, Tübingen, 2022, p. 531 ss., che non ho, tuttavia, avuto modo di consultare.

[27] Così L. Capogrossi Colognesi, *Le locazioni agrarie: diritto ed economia nell'antica Roma*, in *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 43, 1993, p. 323; R. Cardilli, *L'obbligazione*, cit., p. 233 ss. e ntt. 8-10, p. 236; L. Capogrossi Colognesi, *'Remissio'*, cit., p. 39 e nt. 4.

lora un evento calamitoso irresistibile, come un fortunale devastante, determini per il colono l'impossibilità di trarre dal fondo l'utilità collegata al *frui*. Ulpiano, sulla scorta di Servio, conclude che il conduttore debba essere liberato dall'obbligo di pagare il canone d'affitto a fronte di eventi catastrofici dalla portata eccezionale, mentre sia tenuto a corrisponderlo *si nihil extra consuetudinem acciderit*, se, cioè, il danno gli derivi da un accidente riconducibile alla naturale alea dell'attività svolta sul fondo (*ex ipsa re*)[28].

Applicando questa 'polarizzazione' dalla cartesiana limpidezza all'analisi della questione sottoposta all'attenzione di Labeone, potremmo immaginare ch'egli valuti il caso domandandosi se, note le insidie della navigazione e valutata la loro incidenza sulla realizzazione della finalità causale del contratto, le circostanze che hanno portato alla morte del *mancipium* costituiscano un evento straordinario e irresistibile, o non rientrino, piuttosto, nei danni *ex ipsa re*. Il *prudens* mostrerebbe di propendere per questa seconda lettura, pervenendo a una conclusione sfavorevole al *nauta*: il perimento di uno schiavo nel corso di una traversata parrebbe proprio uno di quegli 'incidenti' che capitano di frequente, anche in assenza di eventi traumatici quali un naufragio o un abbordaggio, sicché il vettore dovrà sopportarne le conseguenze economiche, perdendo il nolo.

Che delle soluzioni ipotizzabili sia questa la più equilibrata sotto il profilo dell'*aequitas*, emerge con particolare evidenza laddove si assuma il punto di vista del *dominus servi*. Si è detto sopra, infatti, come nel trasporto di *res* infungibili il rischio della perdita sia a carico del locatore: ebbene, non sarebbe allora iniquo addossargli, oltre al danno della morte dello schiavo, anche quello derivante dal dover prestare comunque la *vectura*?

Negando in modo netto che il trasportatore mantenga il diritto a percepire un corrispettivo per il *mancipium mortuum*,

[28] Cfr. specialmente M. Kaser, *'Periculum'*, cit., p. 164 ss.; L. Capogrossi Colognesi, *Le locazioni*, cit., p. 324; R. Cardilli, *L'obbligazione*, cit., p. 243 ss.; L. Vacca, *Sul 'rischio del locatore' nella 'locatio conductio rei'*, in *Garanzia*, cit., p. 158 ss.

il *pithanon* mi sembra pertanto valorizzare, nella sua asciutta formulazione, la interdipendenza delle obbligazioni reciproche, facendo dell'allocazione in capo al *conductor* di uno specifico 'rischio professionale' lo strumento per tutelare il sinallagma: poiché il vettore non è stato in grado di conseguire il risultato per il quale il compenso era stato pattuito, nulla potrà pretendere dal *dominus mancipiorum*.

Ho parlato di 'rischio professionale', ma, per come la '*regula*' si presenta, l'assenza di riferimenti a una eventuale *culpa* del *nauta* non testimonierebbe di per sé l'irrilevanza, agli occhi del giurista augusteo, del modello di condotta tenuto dall'armatore, né escluderebbe tout court che quest'ultimo possa aver procurato la morte dello schiavo.

Chiamato a pronunciarsi sull'esigibilità della *vectura* per il tramite dell'*actio ex conducto*, a Labeone non interessa, infatti, formulare giudizi sul comportamento del vettore, piuttosto verificare se questi abbia o meno ottemperato alla propria obbligazione e, ove ciò non sia accaduto, se esistano le condizioni per pretendere comunque il pagamento.

Il lapidario '*vectura tibi non debetur*' mi porta, quindi, a formulare due ipotesi: *a)* o al *nauta*[29] è in qualche modo imputabile la morte dello schiavo[30] sicché, proprio valutando i dettagli del contesto fattuale rappresentatogli[31], il giurista nega ch'egli possa esigere un compenso per la prestazione non effettuata; oppure *b)* – circostanza che ritengo, per la verità, più probabile – l'evento rientra tra quelli di cui l'*exercitor*, stando agli accordi presi, avrebbe dovuto rispondere.

[29] Ipotizza, infatti, che il quesito sia stato posto da un *exercitor* 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, p. 383.

[30] Per esempio, la stiva che ospitava i *mancipia* era insalubre; oppure, se alloggiati sul ponte, i fianchi dello scafo non erano abbastanza alti da evitare che, in caso di tempesta, gli schiavi cadessero in mare. In tutte queste ipotesi, il *nauta* non si è conformato al modello di condotta diligente che il *dominus mancipiorum* avrebbe potuto attendersi da lui: è, cioè, *in culpa*.

[31] V. in argomento, anche se con specifico riguardo a D. 19.2.62, S. Martin, *The Case of the Collapsing Watercourse. Builders' Responsibility for Damage in Classical Roman Law*, in *LHR*, 4, 1986, 2, p. 427 s.

Di segno contrario, forse[32], sarebbe stato il tenore del *pithanon*, qualora l'esecuzione della prestazione fosse divenuta impossibile per circostanze straordinarie esterne al *nauta*: verificata l'assoluta inevitabilità della morte (perché, per esempio, lo schiavo è rimasto ucciso a seguito di un abbordaggio), il giureconsulto avrebbe potuto concludere che '*vectura tibi debetur*' e consigliare l'azione.

La *regula* avrebbe poi avuto una formulazione ancora diversa, se fosse stato il locatore a richiedere il consulto: escluso – ipotizziamo – l'intervento di una *vis piratica*, Labeone avrebbe verosimilmente suggerito al *dominus mancipiorum* d'esperire un'*actio ex locato* contro il vettore, la cui *culpa*, se accertata, avrebbe rilevato ai fini della determinazione della *litis aestimatio*, con la condanna all'*id quod interest*.

Di non minor rilievo – per la definizione della *lex contractus*, prima ancora che per la formulazione della '*regula*' – dev'essere poi stata la particolare 'tipologia' delle *res vehendae*[33].

Date le condizioni di viaggio nell'antichità, durissime anche per gli *ingenui*[34], non era infatti detto che i *mancipia*, il cui stato di salute generale poteva essere precario ancor prima dell'imbarco, arrivassero vivi a destinazione. Mi sembra allora plausibile che, a fronte della difficoltà di accertare, in caso di perimento dello schiavo, l'esistenza o meno di una responsabilità diretta del vettore, le parti si accordassero in via convenzionale per la corresponsione della *vectura*[35] limitata-

[32] Il livello di astrattezza della 'massima' è tale, del resto, che possiamo fare solo congetture.

[33] Un altro evento che poteva darsi, qualora si trasportassero schiavi, era il parto in nave: Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.7, su cui v. L. Amirante, *Ricerche*, cit., p. 108. Per la verità, a me pare che nel passo si alluda, piuttosto, a una *locatio vectorum vehendorum*: cfr. S. Galeotti, *'Mare'*, cit., p. 121 ss.

[34] In argomento, v. in particolare J.A.C. Thomas, *Juridical Aspects*, cit., p. 120 s.; A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, Zutphen, 1978, p. 187 s.; J. Rougé, *Le confort des passagers à bord des navires antiques*, in *Archaeonautica*, 4, 1984, pp. 223-242; S. Galeotti, *'Mare'*, cit., p. 121 ss.

[35] Cfr. L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 208 s. e nt. 69; P.J. du Plessis, *Letting*, cit., p. 89; E. Mataix Ferrándiz, *Explaining the Commerce*, cit., p. 151.

mente ai capi sopravvissuti e, qualora il pagamento fosse effettuato alla partenza, per la restituzione di quella relativa ai *mancipia* periti[36].

La 'massima' labeoniana, regolativa, ma non normativa[37], si offre, in breve, solo come la soluzione più probabile rispetto a una fattispecie che trova i propri elementi qualificanti nell'articolata protasi del *pithanon* stesso (*si vehenda mancipia conduxisti, pro eo mancipio, quod in nave mortuum est*).

Nulla inficia, dunque, che laddove cambi l'*id quod actum est* delle parti, possa modificarsi la *regula* che ne discende. Nella nota paolina, infatti, si aggiunge al modello contrattuale preso in considerazione dal giurista augusteo (*an pro his qui deportati essent, merces daretur*), quello in cui il trasporto dei *mancipia* sia disposto adottando uno schema negoziale alternativo alla *locatio ad onus vehendum*, cioè – a me pare[38] – una *locatio locorum navis*: in questo secondo caso, che prevede la corresponsione di una *vectura* calcolata sul numero degli schiavi effettivamente caricati (*pro his qui impositi*), la morte

[36] Analoga ricostruzione è proposta da D. Gaurier, *Le droit*, cit., p. 73.

[37] In tema, v. specialmente M. Talamanca, *I 'Pithanà' di Labeone e la logica stoica*, in *Iura*, 26, 1975, p. 31 ss. e, da ultimo, L. Vacca, *La giurisprudenza nel sistema delle fonti del diritto romano. Corso di lezioni*, Torino, 2012², p. 126 ss.

[38] Così pure, *ex aliis*, E. Betti, *'Periculum'. Problemi del rischio contrattuale in diritto romano classico e giustinianeo*, in *Studi in onore di P. de Francisci*, I, Milano, 1956, p. 189; Fr. Pringsheim, *'Id quod actum est'*, in *ZSS*, 78, 1961, p. 29; J.A.C. Thomas, *Carriage by Sea*, in *RIDA*, 8, 1960, p. 496 e nt. 26; E. Betti, *Zum Problem der Gefahrtragung bei zweiseitigverpflichtenden Verträgen*, in *ZSS*, 82, 1965, p. 4; W. Formigoni, *Pithanon a Paulo epitomatorum libri VIII. Sulla funzione critica del commento del giurista Giulio Paolo*, Milano, 1996, p. 61; R. Fiori, *La definizione*, cit., p. 137 s.; Id., *Forme*, cit., p. 157; L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 211. 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 ναυλωτικαὶ 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.

del *mancipium* non inciderebbe sul compenso dovuto al *nauta*, la cui obbligazione resterebbe quella di assicurare il godimento della nave o di alcuni suoi comparti, non anche il trasporto e la consegna a destinazione dei *mancipia*. Tanto risulta più favorevole al vettore questa soluzione – basterebbe invero dimostrare d'aver caricato gli schiavi, per richiedere la *merces* corrispondente a ciascun capo – che, aggiunge Paolo, qualora non si riesca a provare l'effettivo contenuto dell'accordo, si dovrà presumere che i contraenti abbiano convenuto il nolo *pro his qui impositi*[39].

3. *Ulp. D. 19.2.15.6*

La soluzione negativa di Labeone in ordine all'evenienza che il *conductor*, fallito l'obiettivo per il quale il *naulum* è stato pattuito (*ad merces vehendas*), possa comunque pretenderlo, è confermata da Ulpiano:

> Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.15.6: *Item cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur*[40]*, 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.*

[39] In tema, cfr. J.A.C. Thomas, *Carriage*, cit., pp. 489-505, in particolare p. 492; A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung*, cit., pp. 172, 197, 218; R. Cardilli, *L'obbligazione*, cit., p. 349; R. Fiori, *La definizione*, cit., p. 138; L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 210 s.

[40] La forma verbale non si accorda con l'accusativo *vecturam*. Condivisibili mi paiono, pertanto, sia l'*emendatio* mommseniana della *littera Florentina*, in cui leggo *repeteret* (Th. Mommsen, *Digesta Iustiniani Augusti*, I, Berolini, 1870, 562), sia l'integrazione proposta da Emilio Betti (E. Betti, *'Periculum'*, cit., p. 189): *<nauta, ab eo> repeteret*. Ritiene, invece, sia un grecismo giustinianeo E. Kalinka, *Digestenkritik und Philologie. Philologische Anmerkungen zu Beselers Methode*, in *ZSS*, 47, 1927, p. 324.

Il passo, sulla cui collocazione palingenetica sono stati avanzati dubbi[41], presenta numerosi profili d'interesse, legati sia ai soggetti coinvolti, sia alle modalità di pagamento della *vectura*.

Con riferimento al primo aspetto, la testimonianza del giurista severiano confermerebbe quanto suggerito dalle fonti (anche epigrafiche)[42] circa l'esistenza di un sistema di contrattazione diretta fra i *naviculariі* e l'*officium annonae*[43].

Da un'iscrizione risalente al 166 d.C., dedicata dagli *scapharii Hispalenses* a Sextus Iulius Possessor[44], ricaviamo, infatti, come all'*adiutor* del prefetto Ulpius Saturninus fosse domandato il triplice compito di verificare la quantità di olio disponibile in Africa e in Spagna, assicurare il trasporto del

[41] V. specialmente Th. Mayer-Maly, *'Locatio conductio'. Eine Untersuchung zum klassischen römischen Recht*, Wien-München, 1956, p. 146 e G. Longo, *Osservazioni critiche sulla disciplina giustinianea della 'locatio conductio'*, in *Studi in onore di B. Biondi*, II, Milano, 1965, p. 295. *Contra*, però, R. Fiori, *L'allocazione*, cit., p. 554 s., nt. 165.

[42] Per vero, secondo 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, p. 30, l'unica iscrizione che suggerisca l'esistenza di un sistema di contrattazione diretta fra i *naviculariі* e l'annona è l'epigrafe dedicata a Sex. Iulius Possessor dagli *schapharii Hispalenses*, con riferimento alla quale v. oltre, nel testo, e nt. 44.

[43] In argomento, v. in particolare M.R. Cimma, *Ricerche sulle società di publicani*, Milano, 1981, pp. 3 ss., 36 ss.; A.J.B. Sirks, *Food*, cit., p. 30 ss. e L. De Salvo, *Economia*, cit., p. 210 ss.; E. Höbenreich, *'Annona': Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat*, Graz, 1997, p. 83 ss.

[44] CIL II.1180 = ILS 1403 = AE 1965, 237 = AE 1971, 171 = AE 1991, 993 = CILA II.23: *Sex(to) Iulio Sex(ti) f(ilio) Quir(ina) Possessori / praef(ecto) coh(ortis) III Gallor(um) praeposito nume/ri Syror(um) sagittarior(um) item alae primae Hispa/norum curatori civitatis Romulensium Mal/vensium tribuno mi[l(iti) leg(ionis)] XII Fulminat[ae] / curatori coloniae Arcensium adlecto / in decurias ab Optimis Maximisque / Imp(eratoribus) Antonino et Vero Augg(ustis) adiu/tori Ulpii Saturnini praef(ecti) Annon(ae) / ad oleum Afrum et Hispanum recen/sendum item solamina transfe/renda item vecturas navicula/riis exsolvendas proc(uratori) Augg(ustorum) ad / ripam Baetis Scapharii Hispalen/ses ob innocentiam iustitiam/que eius singularem.* Sull'epigrafe, v. da ultimo G. Migliorati, *Iscrizioni per la ricostruzione storica dell'impero romano: da Marco Aurelio a Commodo*, Milano, 2011, pp. 506-508.

grano e corrispondere ai *navicularii* il nolo, pagato il quale si concludeva, con ogni probabilità, l'accordo[45].

Sebbene la *conventio* che legava l'armatore privato all'annona fosse qualificabile come *locatio conductio ad onus vehendum*[46], ritengo plausibile che il manifesto coinvolgimento d'interessi pubblici incidesse tanto sulla minuta definizione degli accordi, il cui contenuto doveva risultare – così, almeno, le fonti lasciano intendere – da un documento scritto, contenente l'indicazione della tipologia e della quantità delle merci trasportate, le obbligazioni assunte dalle parti, la *vectura* dovuta e le condizioni della sua corresponsione, sia sulla tutela della sinallagmaticità funzionale del rapporto.

Torniamo, dunque, alla testimonianza di Ulpiano: un *navicularius*, che si è impegnato a trasportare alcune merci via mare per conto del *procurator Caesaris*, ricevendo in anticipo la *vectura*, non esegue la prestazione a causa della perdita della nave[47]. Il funzionario pretende, quindi, la restituzione del *naulum* e Caracalla, con un suo rescritto, ne difende le ragioni, *cum munere vehendi functus non sit*.

La posizione del passo potrebbe illuminare, a me pare, la *ratio* della decisione imperiale. Ulpiano tratta, infatti, il ca-

[45] Su Sex. Iulius Possessor e le sue mansioni, rinvio per tutti a L. De Salvo, *Economia*, cit., p. 122 ss. e alla letteratura in nota.

[46] Cfr., *ex aliis*, J. Rougé, *Recherches*, cit., p. 385; L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 209; R. Fiori, *L'allocazione*, cit., p. 547 s.; S. Galeotti, *'Mare'*, cit., p. 111, nt. 201. Minoritaria, mi pare, è rimasta la posizione di É. Jakab, *'Vectura pro mutua': Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19,2,15,6*, in *ZSS*, 117, 2000, p. 259 ss., che qualifica il rapporto in esame come una *locatio navis*.

[47] Dal passo non è dato risalire alle cause che potrebbero aver determinato la perdita della nave; non credo sia da escludere, tuttavia, che i *navicularii qui annonae urbis serviunt* fossero tenuti alla restituzione del nolo anche in caso di naufragio (si veda, infatti, al riguardo quanto osserva A.J.B. Sirks, *Food*, cit., p. 33). Il preminente interesse pubblico a che il trasporto dei beni annonari avvenisse con successo, insieme alla necessità di arginare il pericolo di frodi e di deviazioni speculative, avrebbe infatti giustificato un 'aggravamento' della posizione dei *nautae* impegnati nella *annonaria praestatio*, sino a rendere odioso il *munus* stesso. Su questi temi, rinvio da ultimo a 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*, 10, 2021, pp. 459-493 ed Ead., *'Pistorii muneris societas': note a margine di CTh. 13.5.2*, in *TSDP*, 14, 2021, pp. 1-36.

so del *navicularius* dopo aver discusso, movendo dal ragionamento serviano di cui si è detto sopra, problemi di *remissio mercedis* con riguardo alla locazione. Secondo il giurista severiano, la posizione di 'svantaggio' in cui il *procurator Caesaris* verrebbe a trovarsi a seguito del pagamento anticipato del nolo per un servizio mai ricevuto[48], presenterebbe analogie – per esempio – con quella del colono privato da una frana del proprio raccolto. Come, dunque, quest'ultimo non dovrebbe veder accresciuto dall'obbligo di prestare il canone del campo il danno economico della perdita subita, così l'annona trarrebbe dall'inabissamento del carico[49] un ulteriore pregiudizio, se non le fosse almeno riconosciuta la ripetizione del nolo versato.

Ipotizzo, del resto, che il pagamento anticipato della *vectura* ricorresse con una certa frequenza nei trasporti annonari, poiché tale pratica avrebbe aumentato l'attrattività del *munus* agli occhi degli armatori privati. Ricevere alla partenza quanto dovuto per la consegna delle merci al porto di destinazione avrebbe offerto, invero, al *nauta* risorse per allestire la nave, reclutare il personale di bordo, acquistare merci da rivendere in proprio durante il viaggio[50]. Non solo: proprio perché ottenuto già al momento del caricamento della merce, il guadagno sarebbe stato certo.

Incerti, nondimeno, restavano gli esiti della navigazione. Quali tutele offrire allora al committente, verso il quale il trasportatore aveva pur sempre assunto una obbligazione di risultato?

---

[48] Cfr. R. Fiori, *L'allocazione*, cit., p. 554 s., nt. 165.

[49] Per come è presentata la fattispecie, sembrerebbe, per altro, che le merci viaggiassero a rischio dell'annona, sebbene il trasporto annonario avesse di regola ad oggetto beni fungibili: v., in argomento, S. Galeotti, *'Mare'*, cit., p. 92 ss. e nt. 151, p. 118 ss.

[50] Sul tema, rinvio per tutti, oltre ai già citati studi di Lietta De Salvo e Boudewijn Sirks, alle ricerche condotte da Domenico Vera, in particolare al suo contributo *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, pp. 1-18.

La risposta ci viene, a mio sommesso avviso, proprio dalle parole di Ulpiano, quando precisa che la *vectura* è stata *accepta* dal *nauta promutuā*[51], cioè acquisita al momento del carico 'quasi' (*pro*) fosse un mutuo.

A dispetto della scarsa attenzione che la dottrina[52] – con alcune importanti eccezioni[53] – ha prestato al sintagma, quest'ultimo doveva avere, infatti, un qualche valore tecnico, o il giurista severiano non vi avrebbe fatto accenno: l'uso del verbo *repetere*, solo, sarebbe stato sufficiente a suggerire l'anticipazione del pagamento. Precisando che la mercede è stata acquisita dal vettore *promutuā*, credo, invece, che Ulpiano abbia voluto indicare un preciso assetto d'interessi, nel quale il pagamento all'imbarco, per un servizio non ancora effettuato[54], risulterebbe ottenuto dal vettore non a titolo di *vectura*, ma 'come se fosse un mutuo', salvo 'trasformarsi'[55] in nolo una volta approdati al porto di destinazione delle merci[56]. Ne consegue che, ove mai la spedizione non andasse a buon fine,

---

[51] Cfr. E. Quadrato, *'Promutuum'*, in *SDHI*, 73, 2007, p. 70 ss.

[52] Si parla, nei fatti, di un generico anticipo del nolo nelle principali traduzioni del passo: cfr. H. Hulot, J.- F. Berthelot, P.-A. Tissot, A. Bérenger, *Corps de droit civil romain en latine et en français*, III, Metz, 1804, p. 51; G. Vignali, *Corpo del diritto*, III, Napoli, 1857, p. 114; O. Behrends, R. Knütel, B. Kupisch, H.H. Seiler, *Corpus Iuris Civilis. Text und Übersetzung*, III. *Digesten 11-20*, Heidelberg, 1999, p. 565; L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 209 (e p. 318, per la traduzione del testo nell'appendice del volume ove il saggio è stato ripubblicato); S. Schipani (*et al.*), *Iustiniani Augusti Digesta seu Pandectae. Testo e traduzione*, III. *12-19*, Milano, 2007, p. 436.

[53] Mi riferisco, in particolare, a É. Jakab, *'Vectura'*, cit., p. 259 ss. e R. Fiori, *L'allocazione*, cit., p. 546 ss.

[54] Nel commento in greco del passo, il termine è, infatti, reso con προχρεία (Bas. 53.1.59 = Scheltema, A VII, 2439-2440), sostantivo che ricorre nei papiri greco-egizi per indicare il denaro anticipato in vista di una prestazione lavorativa futura, non produttivo di interessi: cfr. A. Jördens, *Vertragliche Regelungen von Arbeiten im Späten Griechischsprachigen Ägypten*, Heidelberg, 1990, p. 271 ss.

[55] Cfr. G. Thür, *Fictitious loans and 'novatio': IG VII 3172, UPZ II 190, and C.Pap.Jud. I 24 reconsidered*, in *Proceedings of the 25th International Congress of Papyrology (Ann Arbor, July 29 - August 4, 2007). American Studies in Papyrology. Special Edition*, edited by T. Gagos, A. Hyatt, Ann Arbor, 2010, p. 757 ss.

[56] La mia ricostruzione è sostanzialmente adesiva a quella di R. Fiori, *L'allocazione*, cit., p. 550 ss., specialmente p. 554.

la somma anticipata non potrebbe più essere scomputata dal *naulum*, piuttosto, acquistata in via definitiva dal *nauta* come mutuo, dovrebbe essere restituita.

Se la mia ricostruzione è corretta, il rescritto di Caracalla ambirebbe a valorizzare in tal modo il legame di sinallagmaticità funzionale delle prestazioni relative alla locazione marittima stipulata dal *procurator Caesaris* per conto dell'annona, stabilendo, a fronte dell'impossibilità sopravvenuta del trasporto, il diritto del funzionario a ottenere, con l'azione contrattuale[57], la restituzione di quanto versato. Il *navicularius*, infatti, non avrebbe potuto eccepire a propria difesa d'essere stato pagato per l'*impositum* (dunque d'essere tenuto a una obbligazione di mezzi e non di risultato)[58], qualora dai documenti esibiti dal committente risultasse la destinazione effettiva della mercede *accepta promutuā*, cioè la realizzazione della causa contrattuale (trasporto delle merci fino al porto di destinazione indicato)[59].

4. *Osservazioni conclusive*

Alla luce di quest'essenziale disamina, mi pare sia evidente come i Romani e i loro giureconsulti non si preoccupassero tanto di conformare l'organizzazione concreta degli obblighi contrattuali in materia di trasporto per via d'acqua alla

[57] Roberto Fiori (*L'allocazione*, cit., p. 554 s., nt. 166), sulla scorta di sch. 5 *ad Bas.* 20.1.15 (Scheltema, B III, 1182) pensa piuttosto a una *condictio*. La mia preferenza per l'azione contrattuale deriva, per la verità, dalla circostanza la ripetizione del corrispettivo si fondi pur sempre sulla mancata realizzazione della causa contrattuale, che ne giustificava l'adempimento. Stando a quanto leggo in Ulp. 32 *ad ed.* D. 12.7.2 e Ulp. 32 *ad ed.* D. 19.2.19.6, tuttavia, l'individuazione della misura rimediale non doveva essere stata pacifica nemmeno fra i giuristi romani.

[58] V. sopra, § 2.

[59] Per Roberto Fiori (*L'allocazione*, cit., 554): «il rescritto mirava a […] mostrare che la ricostruzione dell'*id quod actum est* può fondarsi non solo su clausole espressamente dedicate alle modalità di calcolo della *vectura*, ma anche su clausole da cui tali modalità risultino indirettamente […]. Il caso sottoposto all'imperatore costituiva dunque un *leading case*».

possibile esistenza di un modello astratto, ma a rilevare fosse, piuttosto, la concreta portata degli interessi in gioco, nonché la possibile esistenza di prassi[60] legate al contenuto delle varie tipologie di locazione marittima. Con riguardo allo specifico problema della allocazione del rischio, dunque, solo la ricostruzione dell'*id quod actum est*, fondata in via presuntiva specialmente sulle clausole di calcolo della *vectura*, avrebbe permesso di valutare chi, fra il committente-caricatore e il *nauta*-trasportatore, dovesse sopportare il danno derivante dalla sopravvenuta impossibilità – non imputabile – del conseguimento dell'interesse perseguito dalle parti al momento dell'accordo.

Il regime del '*periculum*' non è, in altre parole, *a priori* a carico del locatore o del conduttore, ma risulta legato tanto alla natura della prestazione divenuta impossibile, quanto alle cause che l'hanno resa tale: se la morte dello schiavo si è avuta in conseguenza delle disagevoli condizioni di trasporto dei *mancipia* (evento prevedibile), il conduttore perderà la *vectura*; se invece è seguita a un abbordaggio (evento imprevedibile e irresistibile), è probabile che il locatore resti tenuto al pagamento del nolo, benché la controprestazione sia diminuita di valore[61].

Le considerazioni formulate da Letizia Vacca, nel saggio da cui traggono ispirazione queste pagine, mi paiono ancora, pertanto, la conclusione perfetta per il più modesto contributo con il quale desidero onorare la mia Maestra: «nell'ambito del medesimo contratto di locazione, risulta […] impossibile indi-

[60] L'inevitabile rinvio è alle ναυλωτικαὶ greco-egizie. In tema cfr., *ex aliis*, Á. D'Ors, *'Χειρέμβολον'*, in *Humanitas*, II, 1948, pp. 255 e 259; L.-R. Ménager, *'Naulum'*, cit., p. 196; J. Rougé, *Recherches*, cit., pp. 384, 394; L. De Salvo, *Economia*, cit., p. 313; J.L. Zamora Manzano, *Averías*, cit., p. 55; P.J. Carvajal, *El 'receptum nautarum' y el Papiro Grenf. II 108*, in *REHJ*, 28, 2006, p. 151 s. e nt. 47; R. Fiori, *L'allocazione*, cit., pp. 512 ss., 550. A.J.M. Meyer-Termeer, *Die Haftung*, cit., p. 225 ss. non crede, invece, a una possibile influenza di pratiche diffuse nel mondo ellenico sul contratto di trasporto per via d'acqua romano. V. anche sopra, nt. 8.

[61] Da un assalto dei pirati (come probabilmente da un naufragio), nei fatti, potevano derivare al trasportatore danni tali che sarebbe parso forse iniquo privarlo anche della *vectura*.

viduare una perfetta simmetria di soluzioni, ove si voglia per esempio collegarle tutte alla tutela del sinallagma funzionale, ovvero a una tutela prevalente del conduttore (*periculum locatoris*), ovvero a una tutela prevalente del locatore (*periculum conductoris*). La specificità del rapporto poteva comportare altresì una diversa valutazione della rilevanza, nel momento della esecuzione del contratto, della interdipendenza delle obbligazioni reciproche […]. Per ricostruire la logica giuridica che sorregge le soluzioni giurisprudenziali è, quindi, solo possibile raggruppare i casi per problemi trattati, e verificare se nelle soluzioni degli stessi sia individuabile una *ratio decidendi* comune, anche laddove le soluzioni appaiono di per sé differenti: i contrasti fra i testi possono infatti essere riconducibili alla differenza non della *ratio decidendi*, ma degli elementi del caso specifico che vengono ritenuti qualificanti per la decisione»[62].

[62] L. Vacca, *Considerazioni*, cit., p. 217.

Abstract

Sara Galeotti, Perdita del carico e diritto al nolo: considerazioni in tema di '*locatio mercium vehendarum*'

Sulla scorta delle riflessioni formulate da Letizia Vacca nel suo saggio *Considerazioni in tema di risoluzione del contratto*, questo studio si propone di ricostruire il regime di allocazione del rischio nei contratti di *locatio conductio mercium vehendarum* alla luce dell'elaborazione giurisprudenziale classica dei criteri per la determinazione dell'ambito – e dei limiti – di responsabilità del vettore, che non abbia ottemperato alla obbligazione di consegnare le merci affidategli. L'esame delle fonti (in particolare delle soluzioni prospettate in Lab. D. 14.2.10 pr. e Ulp. D. 19.2.15.6) evidenzia come la giurisprudenza romana affidi alla ricostruzione dell'*id quod actum est*, fondata in via presuntiva specialmente sulle clausole di calcolo della *vectura*, l'individuazione di chi, fra il committente-caricatore e il nauta-trasportatore, debba sopportare il danno derivante dalla sopravvenuta impossibilità – non imputabile – del conseguimento dell'interesse perseguito dalle parti al momento dell'accordo.

Parole chiave: trasporto marittimo, rischio, impossibilità sopravvenuta, *locatio conductio*, *vector*, *id quod actum est*, *periculum*.

Sara Galeotti, Cargo Loss and Entitlement to Payment of Freight: Reflections on the '*Locatio Mercium Vehendarum*'

The paper focuses on how shipping contracts seem to reflect complex agreements behind the apparent simplicity of the use of the *locatio conductio* in maritime businesses. Both the juridical sources and the evidence for the contents of shipping contracts provided by the Greco-Egyptian papyri reveals that there are different ways in which the parties could structure their agreement: the overriding concerns are economic, so that the structure of the arrangements varies according to the extent to which each is willing to take responsibility for the conduct of the enterprise, and by extension the risk (*periculum*) should things go wrong. A close analysis of the Digest fragments offers interesting ideas to argue that the solutions offered by Roman jurists depend on the '*id quod actum est*', which is to say, the common intentions of the individual parties to a contract, as they become apparent from the specific context within which the negotiations had taken place and the declarations had been made.

Key words: risk, maritime trade, shipping contracts, sea trading.