

# Maria Casola

---

## Le regole della navigazione : la responsabilità dell'armatore nell'età dei Severi

---

Civitas et Lex nr 3, 57-70

---

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## PRAWO / LAW

MARIA CASOLA

### LE REGOLE DELLA NAVIGAZIONE. LA RESPONSABILITÀ DELL'ARMATORE NELL'ETÀ DEI SEVERI

#### 1. La clausola dell'editto pretorio

Il rapporto tra armatore e cliente ha trovato specifica normazione nell'editto del pretore. Lo si deduce da un brano di Ulpiano nel quale il giurista riportava e commentava la rubrica<sup>1</sup> dell'editto pretorio che si era esplicitamente occupata di disciplinare la mancata restituzione delle cose affidate all'armatore, agli albergatori ed ai tenutari di stalle<sup>2</sup>.

Nello specifico, Ulpiano precisava quando e quale azione nascesse nei confronti dell'armatore dalla statuizione del pretore.

Il suo parere, secondo una tendenza a lui familiare<sup>3</sup>, era prospettato come il risultato di una lettura giunta, sino al tempo del giurista, attraverso una

---

MARIA CASOLA, dr prawa, Researcher Università degli Studi di Bari „Aldo Moro”; e-mail: maria.casola@uniba.it

<sup>1</sup> O. Lenel, *Das Edictum perpetuum*, Aalen 1927<sup>3</sup>, § 49, p. 131.

<sup>2</sup> La novità di questa disciplina che derivava e della connessa clausola sta proprio in ciò: nell'aver previsto una disciplina specifica per coloro che professionalmente ricevevano cose, per restituirle ai clienti, dopo aver loro offerto un servizio. In realtà, la disciplina della responsabilità del *nauta*, sulla base dell'*actio recepticia*, seppure presentata sotto un profilo unitario nella compilazione giustiniana, è stata dalla critica interpolazionistica (Lenel, Huvelin, Solazzi) ritenuta non accumulabile a quella del *caupo* e dello *stabularius*. In particolare, contrariamente a quanto avveniva nella compilazione giustiniana, il *nauta*, non solo nelle opere post-classiche, ma anche nelle trattazioni dei giuristi classici, verrebbe trattato separatamente; una separazione di trattazione già esistente nell'Editto del Pretore.

Si sospettava il carattere insitico della menzione del *caupo* e dello *stabularius* accanto a quella del *nauta* in due titoli fondamentali del Digesto (4.9 e 47.5). Si escludeva, così, sotto il profilo della qualificazione giuridica del rapporto esistente tra *nautae* e *vectores*, da un lato, e *caupones* e *stabularius*, *viatores* e *muliones*, dall'altro, una identità di regime fra le due categorie e, pertanto, una uniformità di regolamentazione. Non pare opportuno, per l'economia dell'esposizione, ricordare la numerosa e, qualitativamente, elevata letteratura che si è occupata della questione. Rinvio, fra tutti a F.M De Robertis, *Receptum nautarum, Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano, con riferimento alla disciplina particolare concernente il caupo e lo stabularius*, in *Annali Fac. Giur.*, Bari 1952, p.125-133.

<sup>3</sup> In tal senso S. Tafaro, *La interpretatio ai verba 'quanti ea res est' nella giurisprudenza romana. L'analisi di Ulpiano*, Napoli 1980; id. *Regula e ius antiquum in D. 50.17.23. Ricerche sulla*

continuità interpretativa che era incentrata sulla esposizione, a suo tempo, fattane da Labeone<sup>4</sup>.

Leggiamo il passo ulpiano:

D. 4.9.3.1 (Ulp. 14. *ad ed.*): *Ait praetor: 'nisi restituent, in eos iudicium dabo'. Ex hoc edicto in factum actio proficiscitur, sed an sit necessaria, videndum, quia agi civili actione ex hac causa poterit: si quidem merces intervenerit, ex locato vel conducto: scilicet si tota navis locata sit, qui conduxit ex conducto etiam de rebus quae desunt agere potest: si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato convenietur: sed si gratis res susceptae sint, ait Pomponius depositi agi potuisse. Miratur igitur, cur honoraria actio sit inducta, cum sint civiles: nisi forte, inquit, ideo, ut innotesceret praetor curam agere reprimendae improbitatis hoc genus hominum: et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat praestatur, at hoc edicto omnimodo qui recepit tenetur, etiamsi sine culpa eius res perit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit. Inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniustum exceptionem ei dari. Idem erit dicendum et si in stabulo aut in caupona, vis maior contigerit.*

Vera croce per gli interpreti fin da tempi risalenti<sup>5</sup>, il frammento si soffermava sul quesito dell'ambito di applicazione dell'azione onoraria (*ex recepto*) rispetto alle azioni civili.

---

*responsabilità contrattuale*, Bari 1984. L'a. sviluppa già gli stimoli offerti da T. Honoré, *Ulpian*, Oxford 1982, con escussione della letteratura pertinente.

<sup>4</sup> Sul punto, cfr. A. Schiavone, *Studi sulle logiche dei giuristi romani. Nova negotia e transactio da Labeone a Ulpiano*, Napoli 1971, p. 43.

<sup>5</sup> Della copiosa letteratura che lo concerne mi limito ad indicare: L.R. Ménager, "Naulum" et "receptum rem salvam fore". *Contribution à l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes, en droit romain*, RHD 38 (1960), p. 407; C.A. Cannata, *Ricerche sulla responsabilità contrattuale nel diritto romano*, I, Milano 1966, p. 106; V. Arangio Ruiz, *Responsabilità contrattuale in diritto romano*, Napoli 1933, p. 103; F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 79 s. e 106, ed ivi la bibliografia citata (successivamente Id., *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età repubblicana*, SDHI 31 (1965) p. 92); M. Sargenti, *Problemi della responsabilità contrattuale*, SDHI 20 (1954), p. 149 (= *Scritti di Manlio Sargenti* (1947-2006), Napoli 2011, p. 122); G.I. Luzzatto, *Spunti critici in tema di responsabilità contrattuale*, BIDR 63 (1960), p. 47; J.A.C. Thomas, *Carriage by Sea*, RIDA 7 (1960), p. 491; C. Brecht, *Zur Haftung der Schiffer im Römischen Recht*, München 1962; A.J.M. Meyer-Termeeer, *Die Haftung der Schiffer in griechischen und römischen Recht*, Zutphen 1978, p. 185; G. Longo, *Disciplina armatoriale e imprenditoria nel diritto romano*, in *Annali Università Macerata*, N.S. V-XXXIV, Tomo III, Milano, 1982, p. 1444; da ultimo R. Fercia, *Criteri di responsabilità dell'exercitor: modelli culturali dell'attribuzione di rischio e "regime" della noialità delle azioni penali in factum contra nautas, caupones, et stabularios*, Torino 2002, p. 203; A. Petrucci, *Problemi della traduzione in cinese dei testi del titolo D. 4.9. La responsabilità ex recepto nel contratto di trasporto in diritto romano e nel diritto civile moderno*, in *Index XXIV* (1996), p. 120; P. Cerami, A. Di Porto, A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano. Profilo Storico*, II ed., Torino 2004, p. 279; L. Tullio, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, p. 239; M.S. Revuelta, *Configuración jurídica del receptum nautarum, cauponum et stabulariorum y evolución de la responsabilidad recepticia en el derecho romano*, AFDUDC 10 (2006), p. 1085; Id., *Responsables sine culpa en el contrato de transporte y alojamiento en la Roma de la época comercial*, RIDA LV (2008), p. 450; J.A. González Romanillos, *Evolución de la responsabilidad del nauta en el derecho romano*, „Foro Nueva época” 3 (2006), p. 487; M.F. Cursi, *Actio de recepto e actio furti (damni) in factum adversus nautas, caupones, stabularios. Logiche differenziali di un sistema composito*, „Studi Nicosia”, 3, Milano 2007 p. 130; R. Fercia, *La responsabilità per fatto di ausiliari nel diritto romano*, Padova 2008, p. 295; P.J Carvajal, *La persistencia de "Recipere" en su acepción de "prometer" y la*

Esso indicava i diversi tipi contrattuali, configurabili in materia di trasporto marittimo, ed i diversi meccanismi di tutela volti ad assicurare l'integrità della cosa ricevuta in caso di trasporto marittimo. In particolare, se il rapporto prevedeva una *merces* si sarebbe potuto agire *ex locato* (in caso di *locatio mercium vehendarum*) o *ex conducto* (in caso di locazione dell'intera nave- *locatio conductio rei*); se invece le *res* erano state caricate gratuitamente, l'azione da utilizzare, sulla scia dell'opinione di Pomponio, sarebbe stata quella di deposito (v. il punto tra *sed si gratis* sino a *agis potuisse*).

Da ciò, il giurista deduceva e giustificava, nonostante la meraviglia di Pomponio, l'introduzione dell'azione recepticia per due motivi: il primo, come egli aveva già evidenziato nella precedente *laudatio edicti*<sup>6</sup>, al fine di punire più severamente l'*improbitas* degli imprenditori marittimi. Il secondo, invece, a causa del differente criterio di responsabilità adottato, poiché mentre nella locazione si rispondeva per colpa, nel deposito per dolo, nel *receptum*, l'armatore rispondeva anche se la merce fosse perita o venisse danneggiata senza sua colpa, con la sola eccezione del *damnum fatale*.

Lo stesso Ulpiano, proseguendo dava notizia di un'innovazione importante, proposta ed ottenuta in età augustea da Labeone, consistente nell'ammissione di una *exceptio in factum*, tendente ad esonerare l'armatore (*exercitor*) dal rischio del perimento della cosa nei casi di *naufragium* e *vis piratarum*.

Il testo ulpiano, come si è detto, è molto noto ed è oggetto di copiosi commenti da parte della romanistica<sup>7</sup>.

L'attenzione è stata concentrata essenzialmente sulla proposizione che va da *at hoc edicto* a *damno fatali contigit*. Estrapolata dal contesto in cui era racchiusa, essa è stata discussa in riferimento soprattutto al problema assai dibattuto dell'aggravamento, equivalenza o limitazione della responsabilità dell'armatore<sup>8</sup>.

---

*desvinculación entre vis maior y la exceptio labeonis en época postclásica "salvum recipere obligare" y "suscipere in fidem suam"*, in *Studi in onore di A. Metro*, a cura di C. Russo Ruggeri, Tomo I, Milano 2009, p. 419; S. Kordasiewicz, *Receptum nautarum and "Custodiam praestare" revisited*, RIDA LVIII (2011), p. 204 s.

<sup>6</sup> D. 4.9.1.1(Ulp. 14 ad ed.): *Maxima utilitas est huius edicti, quia necesse est plerumque eorum fidem sequi et res custodiae eorum committere. Neque quisquam putet graviter hoc adversus eos constitutum: nam est in ipsorum arbitrio, ne quem recipiant, et nisi hoc esset statutum, materia daretur cum furibus adversus eos quos recipiunt coeundi, cum ne nunc quidem abstineant huiusmodi fraudibus*. Su questo testo, cfr F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 17 e, in particolare, Cap. V. § 2; P. Cerami, A. Di Porto, A. Petrucci, *Diritto commerciale romano*, cit., p. 284; A. Petrucci, *Ancora sulla protezione dei contraenti con gli imprenditori nel diritto romano classico: il caso del receptum nautarum cauponum et stabulariarum*, in *Estudios de Derecho civil obligaciones y contratos. Libro homenaje a Fernando Hinestroza*, 3, Colombia 2003, p. 85; Id, *Problemi della traduzione cinese* cit., p. 461.

<sup>7</sup> Per la puntualizzazione delle critiche rivolte alla stesura attuale del brano e la sintesi delle opinioni che vi vedono evidenti interpolazioni v. F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 105.

<sup>8</sup> Questo passo, ancor prima che per il contenuto giuridico suscita problemi di affidabilità testuale e di delimitazione dei vari apporti giurisprudenziali. Sul punto cfr. F.M. De Robertis, *La responsabilità dell'armatore in diritto romano ed i limiti di validità del principio limitativo*, RDN 1 (1953), pp. 13-15; Id, *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi*, cit., p. 93.

Ci si è domandati se l'*actio de recepto* non avesse sostituito le precedenti (*actio locati-conducti*) modificando il criterio di responsabilità da esse previsto.

A me pare che il frammento sia incentrato sulla responsabilità del *nauta* a fronte dell'*exceptio* labeoniana.

In proposito, c'è da capire se l'opinione del giurista severiano fosse innovativa o meno rispetto l'originaria previsione edittale. Peraltro, se sussistesse coincidenza o distanza tra l'opinione e la precedente decisione di Labeone.

Altro punto di approfondimento, mi sembra debba essere l'accertamento dell'ambito di applicazione, secondo Pomponio ed Ulpiano, che lo commentava, dell'*actio de recepto*.

In proposito, mi permetto di avanzare alcune considerazioni.

## 2. Il rapporto tra *actio locati conducti* ed *actio de recepto*

Comincio dal chiarimento del rapporto tra la preesistente azione contrattuale *iuris civilis* e l'*actio de recepto*, prefigurata dall'editto pretorio.

Come si è visto, il testo ulpiano si divideva in due parti: la prima era proiettata ad evidenziare la *ratio* del rimedio pretorio, delineandone i rapporti con le azioni civili che potevano essere esperite nei confronti di quest'ultimo.

La seconda, invece, si soffermava sull'*exceptio* labeoniana prevista, per il perimento delle merci, a causa di naufragio o assalto dei pirati.

Partiamo dalla prima parte del brano:

D. 4.9.3.1 (Ulp. 14. *ad ed.*): *Ex hoc edicto in factum actio proficiscitur, sed an sit necessaria, videndum, quia agi civili actione ex hac causa poterit: si quidem merces intervenerit, ex locato vel conducto: scilicet si tota navis locata sit, qui conduxit ex conducto etiam de rebus quae desunt agere potest: si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato convenietur: sed di gratis res susceptae sint, ait Pomponius depositi agi potuisse. Miratur igitur, cur honoraria actio sit inducta, cum sint civiles: nisi forte, inquit, ideo, ut innotesceret praetor curam agere reprimendae improbitatis hoc genus hominum: et quia in locato conducto culpa. In deposito dolus dumtaxat praestatur, at hoc edicto omnimodo qui recepit tenetur, etiamsi sine culpa eius res periit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit.*

La lettura del punto non è agevole ed ha diviso gli interpreti, i quali hanno trovato difficoltà a comprendere i termini esatti della concorrenza tra l'azione civile (*ex locato-conductio*) e l'azione pretoria (*ex recepto*).

Il punto cruciale è risieduto nell'assorbimento o meno attraverso l'*actio de recepto* delle azioni, generalmente di quella *ex locato-conductio*, che già assicuravano la tutela per la conservazione delle cose trasportate<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> In età precedente all'intervento del pretore la responsabilità del *nauta* doveva essere condizionata dalla natura giuridica del rapporto fondamentale, il quale rivestiva la figura della *locatio conductio*. Sull'inquadramento del contratto di trasporto marittimo nello schema del contratto di locazione, con distinzioni riferibili ai vari tipi di trasporto finalizzati a scopi diversi, cfr:

Va tenuto presente che colui che avesse richiesto il trasporto delle proprie merci appariva in parte indifeso, perché esposto ai rischi della navigazione per timore dei quali, forse, si sarebbe astenuto dal consegnare i propri beni al *nauta*, bloccando il commercio marittimo. Questa preoccupazione potrebbe avere costituito una spinta a fornire al singolo locatore un tipo di garanzia che lo rendesse esente dai rischi della navigazione.

All'uopo il pretore predispose uno strumento diretto a far sì che tutti i rischi connessi alla navigazione fossero addossati all'armatore<sup>10</sup>.

---

D. 4.9.3.1: *si tota navis locata sit ... si vero res perferendas nauta conduxit*; D. 14.2.2. pr.: *si non totam navem conduxerit, ex conducto aget, sicut vectores, qui loca in navem conduxerunt*; D. 14.2.10 pr.: *si vehenda mancipia conduxisti*; D. 14.2.10.2: *si aversione navis conducata est*; D. 19.2.11.3. Sull'argomento v. F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 7 nt. 4 ed ivi bibliografia citata; S. Solazzi, *Appunti di diritto romano marittimo: le azioni contro il nauta*, RDN 1 (1936), pp. 277-8 (= *Scritti*, vol III, Napoli 1960, pp. 503); F. De Martino, *Note di Diritto marittimo*, RDN III (1937), p. 50; M. Sargenti, *Osservazioni sulla responsabilità dell'exercitor navis in diritto romano*, in *St. Albertario*, I, Milano 1953, pp. 551; G. Longo, *La disciplina armatoriale e imprenditoria*, cit., cui adde, R. Fiori, *La definizione della locatio conductio*, Napoli 1999; L. Vacca, *Considerazioni in tema di risoluzione del contratto per impossibilità della prestazione e di riparazione del rischio nella "locatio conductio"*, „Juris Vincula”. VII, Napoli 2001; Id. *Appartenenza e circolazione dei beni. Modelli classici e giustiniani*, Padova 2006, p. 534; R. Fercia, *Criteri di responsabilità dell'exercitor*, cit., p. 186 e quindi la sintesi di M. Salazar Revuelta, *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma. Estudio sobre el receptum nautarum, cauponum et stabulariorum: entre la utilitas contrahentium y el desarrollo comercial*, Madrid 2007, pp. 69.

<sup>10</sup> D. 4.9.1(Ulp. 14 ad ed.): *Ait praetor: 'Nautae caupones stabularii quod cuiusque salvum fore receperint nisi restituent, in eos iudicium dabo'*. L'obbligo assoluto incombente sui *nautae* si traduceva in un dovere di salvaguardia delle merci. La mancata restituzione era la conseguenza della mancata osservanza di quel dovere, che il pretore muniva di sanzione. Vedi F. M. De Robertis, *Receptum natarum*, cit., p. 16.

Sui beni che formano oggetto della tutela, v. D. 4.9.1.6 (Ulp. 14 ad ed.): *Ait praetor: 'quod cuiusque salvum fore receperint: hoc est quamcumque rem sive mercem receperint. Inde apud Vivianum relatum est ad eas quoque res hoc edictum pertinere, quae mercibus accederent, veluti vestimenta quibus in navibus uterentur et cetera quae ad cottidianum usum habemus*. Il commento delle parole edittali "*quod cuiusque salvum fore receperint*" fornisce, infatti, ad Ulpiano l'occasione per individuare le cose che formano oggetto dell'impegno a carico dell'armatore. Ulpiano include nella salvaguardia, a cui era tenuto l'armatore qualsiasi merce o cosa. A conferma di ciò lo stesso Ulpiano richiama l'opinione del giurista Viviano (*apud Vivianum relatum est*), della fine del I secolo d.C., che estendeva un tale obbligo anche alle cose accessorie alle merci trasportate (*ad eas quoque res ... quae mercibus accederent*), quali i vestiti e le altre di uso quotidiano dei passeggeri, per le quali l'armatore non otteneva alcun compenso. Ne consegue, la infondatezza dell'idea di una limitazione per l'età classica della responsabilità *ex recepto* ai soli bagagli dei viaggiatori. In tal senso, V. Arangio Ruiz, *Responsabilità contrattuale in diritto romano*, cit., p. 107; F.M. De Robertis, *La responsabilità del "nauta"*, „Labeo” 9 (1965), p. 384; R. Cardilli, *Il ruolo della "dottrina" nella elaborazione del "sistema": l'esempio della "responsabilità contrattuale"*, in *Roma e America. Diritto romano comune* 1, 1996, p. 106; C. Russo Ruggeri, *Viviano giurista minore?*, Milano 1997, p. 89; P. Cerami, A. Di Porto, A. Petrucci, *Diritto commerciale romano*, cit., p. 273. Idea, invece, sostenuta da C.H. Brecht, *Zur Haftung der Schiffer in antiken Recht*, München, 1962, p. 83 e seguita da A. Guarino, *Diritto privato romano*, p. 944. Nello stesso senso anche Paolo, che ricorda il pensiero di Viviano in D. 4.9.4.2 (Paul. 13 ad ed.): *Vivianus dixit etiam ad eas res hoc edictum pertinere, quae post impositas merces in navem locatasque inferentur, etsi earum vectura non debetur, ut vestimentorum, penoris cottidiani, quia haec ipsa ceterarum rerum locationi accedunt*.

In tal senso disponeva l'editto *de receptis*<sup>11</sup>, il quale prevede la garanzia da parte dell'armatore che *res fore recipere*<sup>12</sup>.

In base a ciò la dottrina<sup>13</sup> è ormai concorde nel riconoscere non solo un'origine convenzionale del *receptum* ma anche una sua qualificazione accessoria rispetto ai contratti di locazione, ai quali, pertanto, si sarebbe collegata<sup>14</sup>.

La disciplina pretoria *ex recepto* presupponeva, pertanto, un regime civilistico ed in essa si innestava<sup>15</sup>, assoggettando il contratto di trasporto marittimo ad una disciplina particolare, che trovava il suo fondamento nella necessità di favorire i trasporti marittimi<sup>16</sup>. Pertanto, l'intervento del pretore si risolse nella previsione di un elemento accidentale che poteva essere introdotto nel contratto di locazione<sup>17</sup>; il quale, tuttavia, rivestì grande importanza nella pratica dei

<sup>11</sup> Incerti e contraddittori si rivelano gli indizi attraverso i quali si è creduto di pervenire ad una datazione certa dell'Editto. Databile al più tardi nell'ultimo secolo della Repubblica: cfr. F.M. De Robertis, *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età repubblicana*, cit. p. 92 ss. e, in particolare, p. 93 nt. 6; C.A. Cannata, *Ricerche sulla responsabilità*, cit., p. 105 ed ivi nt. 39. Siamo comunque nell'età in cui, con la grande espansione mercantile di Roma, non si poteva scoraggiare il necessario incremento della navigazione a causa di una disciplina giuridica ormai inadeguata alle esigenze dei grandi traffici transmarini. Si richiedeva un deciso rinnovamento degli istituti giuridici alle nuove conseguenti necessità economiche e sociali. Per una raccolta dei dati ed una loro discussione si veda L.R. Ménager, "*Naulum*" et "*receptum rem salvam fore*", cit., p. 190 ed in particolare p. 204 s. Sull'origine ellenistica dell'istituto vedasi F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 46 ntt. 3-4.

<sup>12</sup> D. 4.9.3.1: "... omnimodo qui recepit tenetur ...". Sull'argomento vedi avanti.

<sup>13</sup> La dottrina, a partire da E. Ude, *Das "receptum nautarum"*, ein "*pactum praetorium*", ZSS 12 (1891), p. 66; poi F. De Martino, *Note di diritto romano marittimo*, RDN 4 (1938), I, p. 201; F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 69 ed ivi nt. 1; L.R. Ménager, *Naulum et receptum rem salvam fore*, cit., pp. 197 ("*un pacte nettement distinct du contrat de transport, bien que juridiquement il se superpose et adhère à lui*"); G. Longo, *Disciplina armatoriale e imprenditizia nel diritto romano*, cit., p. 1444; V. Arangio Ruiz, *Responsabilità contrattuale in diritto romano*, cit., p. 110, aveva stabilito che la responsabilità *ex recepto* doveva derivare da un patto di assunzione espressa, cui adde M.S. Revuelta, *Configuración*, cit., p. 1085 ed ivi nt. 1. Unica voce contraria sembra M. Sargenti, *Osservazioni sulla responsabilità dell'exercitor navis in diritto romano*, cit., pp. 117, richiamato da C.A. Cannata, *Ricerche sulla responsabilità contrattuale*, cit., p. 106 nt. 39 e criticato da G. Longo, *Disciplina armatoriale e imprenditizia*, cit., p. 1445) secondo il quale l'obbligo di garanzia di conservazione e restituzione della cosa trasportata non poteva essere concepito come accessorio dell'obbligazione principale di trasportare, poiché le azioni contrattuali contro l'armatore erano posteriori all'*actio recepticia*. Si dimenticherebbe, altresì, che "l'*actio in factum* nasce per disciplinare un rapporto che il *ius civile* ancora ignora, per il quale non esiste un'azione contrattuale, e che non si inquadra in uno schema contrattuale già formato". Concludeva per l'inquadramento nello schema delle azioni penali dell'*actio recepticia*.

<sup>14</sup> A. Petrucci, *Tipi di attività contrattuali*, cit., p. 281, poggia su tre rilievi il fondamento di tale orientamento: 1) l'emanazione di uno specifico editto; 2) la possibilità di non compiere tale patto, essendo rimesso alla decisione dell'armatore stesso di procedervi o no, cfr. D. 4.9.1.1; 3) il richiamo in D. 4.9.1.8 di Ulpiano "ad un atto di consegna delle cose dei viaggiatori ai fini di considerare assunto l'impegno della loro salvaguardia". V. altresì, A. Petrucci, *Ancora sulla protezione dei contraenti con gli imprenditori nel diritto romano classico*, cit., pp. 94-98 e R. Fercia, *Criteri di responsabilità*, cit., p. 186.

<sup>15</sup> Così, G. Longo, *Disciplina armatoriale e imprenditizia*, cit., p. 1477.

<sup>16</sup> Considerato sotto questo profilo, l'editto del pretore sul *receptum* risiederebbe nel quadro generale delle numerose disposizioni del II-I secolo a.C.: *de exercitoria actione* e *de institoria actione*.

<sup>17</sup> Sul punto, cfr. L. Vacca, *Appartenenza e circolazione dei beni*, cit. p. 532 ed ivi nt. 59.

traffici marittimi tanto che, alla fine dell'esperienza romana fu considerato elemento naturale del contratto di locazione marittima e, come tale, lo troviamo disciplinato da Giustiniano<sup>18</sup>.

In conseguenza di ciò, si finì per parlare di *receptum*, quasi come di un negozio autonomo nascente dal ricevimento della merce da parte dell'*exercitor*<sup>19</sup>.

Il mutamento comportò una ridefinizione dell'azione contrattuale, la quale finì per assorbire in sé la responsabilità intera per la salvezza delle merci senza

<sup>18</sup> Se dubbi non sembrano sussistere in merito a tale evoluzione in età giustiniana, continuerebbe, però, a sussistere in dottrina un dissenso, ancora non sopito, circa il carattere formale che il *receptum* avrebbe avuto nella fase della sua prima esistenza. Oggetto di discussione era se già in età classica il regime ricollegantesi al *receptum* avesse superato e/o disapplicato per supremazia il regime locatizio. Alcuni, infatti, sono dell'idea che tale involuzione del *receptum* si sia verificata solamente nell'età postclassica e/o giustiniana (così, ad esempio, A.J. Meyer-Teermer, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, Zutphen 1978, p. 201; V., altresì, sul carattere di *accidentale negotii* mantenuto dal *receptum* per tutta l'epoca classica, F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 51 s. e pp. 76-77; Id, *La responsabilità dell'armatore in diritto romano e i limiti di validità*, cit., p. 16 s.); mentre, altri, oggi in maggioranza, la fanno risalire già alla fine del II o inizi del III sec d.C. Sul punto, cfr. V. Arangio Ruiz, *Responsabilità contrattuale*, cit. p. 103 ss; R. Robaye, *L'obligation de garde. Essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Bruxelles 1987, p. 84; M. Talamanca, *Istituzioni di diritto romano*, cit., p. 609; A. Földi, *Anmerkungen zum Zusammenhang zwischen der Haftung ex recepto nautarum cauponum stabulariorum und der Haftung für custodia*, RIDA 40 (1993), pp. 267; A. Burdese, *Manuale*, cit., p. 493; G.I. Luzzatto, *Caso fortuito e forza maggiore come limite alla responsabilità contrattuale*, I, *La responsabilità per custodia*, Milano 1938, pp. 167-171; C. Russo Ruggeri, *Viviano*, cit. p. 91; A. Guarino, *Diritto privato romano*, cit. p. 944.

La più risalente ed articolata analisi di configurazione dei rapporti tra le azioni a tutela dei traffici commerciali marittimi è del De Robertis. L'a. (*Receptum nautarum*, cit., p. 73-75; 107-112.), indentificando, per tutto il periodo classico, il *receptum nautarum* ad un elemento accidentale del contratto di trasporto marittimo (*accidentale negotii*), sottolineava come già Ulpiano e Pomponio in D. 4.9.3.1, consideravano l'*actio* onoraria e l'*actio* civile attinenti allo stesso rapporto. Giustificava, così, per tutto il periodo classico, l'esistenza di un duplice regime di responsabilità, nel senso che il *nauta* avrebbe evitato la responsabilità *ex recepto* astenendosi dalla promessa di *salvum fore*. Articolava il rapporto tra le due azioni (*actio ex recepto e ex locatio*) nei termini di una reciproca autonomia e convivenza: con l'azione editale si sarebbe agito per la mancata restituzione delle merci, nei confronti delle quali fosse intervenuto *receptum*, con l'azione civile per ogni altra evenienza, riguardante l'esecuzione del contratto, in cui emergesse la responsabilità soggettiva del *nauta*, ad esempio ritardo nella consegna (D. 19.2.61.1), infedele esecuzione del contratto (D. 19.2.31), indebito trasbordo di merci (D. 14.2.10.1), sequestro (D. 19.2.11.3) trasbordo non autorizzato (D. 19.2.13.1). Il punto di svolta fu l'aver collegato, successivamente, l'assunzione del rischio non più ad un'espressa promessa di garanzia ma al mero fatto di *recipere* le merci, trasformando, nel diritto giustiniano, il *receptum* in un mero elemento naturale del contratto e, pertanto, sostituendo al regolamento volontario un obbligo legale di risarcimento. Ne conseguì che l'origine della questione, sul concorso tra azioni contrattuali ed azione *ex recepto*, fosse attribuibile al caotico intervento dei compilatori. Sembra che si sia preceduto ad opera dei compilatori ad un utilizzo dei frammenti classici, riguardanti soltanto il regime dei trasporti garantiti mediante *receptum*, privandoli dei richiami a quest'ultimo come a clausola di assunzione espressa di garanzia: ciò al fine di confermare il nuovo principio della responsabilità legale, accolto nella Compilazione. Sul punto e sul carattere emblematico di 4.9.3.1 v. F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 36 s., e p. 78 s., p. 108).

<sup>19</sup> È opinione che la responsabilità *ex recepto nautarum* assumesse carattere legale nel sistema giustiniano in modo tale che i termini *receptum* e *recipere*, mutilati del *salvum fore* (cfr. D. 4.9.1.8 Ulp. 14 *ad ed.*), sono assunti nel senso corrente di "ricevere" piuttosto che in quello tecnico di "garanzia". Sul punto, da ultimo, la sintesi di P.I. Carvayal, *La persistencia*, cit., pp. 409-419 ed ivi la bibliografia citata.



più bisogno della espressa clausola di assunzione di essa. In altri termini la responsabilità del *nauta-exercitor* diventò una responsabilità oggettiva<sup>20</sup>, derogando al normale criterio di responsabilità della *locatio-conductio* incentrato sulla *culpa*.

Ulpiano era testimone di tensioni e proiezioni culminate nella semplificazione di Giustiniano.

Tutto ciò spiega perché il giurista avvertisse l'opportunità di soffermarsi sui nessi tra azione pretoria ed azione civile, dando anche conto di un dibattuto giurisprudenziale ai suoi tempi ancora aperto.

L'esigenza di affidare la tutela del locatore ad un'unica azione era vista dal giurista come il risultato dell'intervento pretorio e lo spingeva ad affidare la tutela piena dei proprietari delle merci ad un'*actio in factum* contro il *nauta*<sup>21</sup>.

Riassumendo, poiché il perimento delle merci poteva essere frequente e non dipendere neanche dall'armatore, ma si ritenne opportuno ugualmente far salvi le aspettative di chi le consegnava, si prevede che al momento dell'affidamento delle merci si potesse chiedere dal *nauta* la promessa di restituzione anche contro ogni eventualità.

Questo fu conseguenza dell'emersione e della progressiva estensione, tra la fine della Repubblica e gli inizi del Principato, di una fitta rete di attività imprenditoriali<sup>22</sup>, sia nel campo commerciale che in quello dei trasporti marittimi,

<sup>20</sup> Il *nauta* avrebbe risposto comunque della restituzione della merce, così come in precedenza avveniva per l'espressa prestazione della clausola *res salvam fore*. Avrebbe, infatti, il *dominus merci* dovuto agire mediante l'azione civile nascente dal contratto di trasporto, essendo ormai la responsabilità *ex recepto* ridotta a *naturali negotii* la cui valutazione sarebbe dovuta avvenire secondo criteri soggettivi e non oggettivi. Ma qui viene posto in evidenza il motivo: l'azione contrattuale nascente dal rapporto fondamentale non era idonea a far valere la responsabilità abnorme che si intendeva addossare al *nauta* (D. 4.9.3.1:... *et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat praestatur*). Sull'argomento si veda F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 80 ed ivi nt. 18 e p. 105.

<sup>21</sup> Altresì, la previsione di questo tipo di rimedio, specifica il giurista, si sarebbe resa necessaria per evitare frodi ai danni dei clienti che, nonostante l'azione edittale, patiscono la perdita fraudolenta delle merci. Un vero "*privilegium odiosum*" (così, v. F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 80), giustificato dalla moralità abnorme (*improbitas*) della classe di persone a cui andava applicata. Vi era un dichiarato proposito di voler rendere particolarmente più rigorosa la disciplina edittale al fine di prevenire il pericolo di frodi (accordi tra ladri e armatori) e di malefatte a danno dei caricatori. Sul punto v., altresì, E. Stolfi, *Studi sui "Libri ad edictum" di Pomponio, I, Trasmissione e fonti*, Napoli, 2002, p. 403-404. V., altresì, la *laudatio edicti* rammentata da Ulpiano in D. 4.9.1.1: ... *et nisi hoc esset statutum, materia (nautis) daretur cum furibus coeundi adversus eos quos recipiunt, cum ne nunc quidem abstineant huiusmodi fraudibus*. Critiche sono stati mosse ai brani (D. 4.9.1.1 e D. 4.9.3.1), in particolare, per il riferimento all'*improbitas* degli armatori, ritenendoli non corrispondenti alla realtà storica: v. F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., pp. 17-21. In particolare, precisa l'a., se il trattamento speciale riservato ai *nautae* troverebbe fondamento nel diritto giustiniano in virtù del richiamo espresso alla "malafede abituale di questa classe di persone, la cui particolare inclinazione a delinquere era elevata", inaccettabile sarebbe, invece, "per un ambiente, come quello dei giuristi classici, in cui non pare che gli armatori godessero di una particolare cattiva reputazione". Contro P.J Carvajal, *La persistencia de "Recipere" en su acepción de "Prometer"*, cit., p. 418.

<sup>22</sup> Sul ruolo fondamentale assegnato al commercio marittimo nella trasformazione e sviluppo dell'economia romana, si vedano in generale, tra i più recenti, L. De Salvo, *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano. I corpora naviculariorum*, Messina 1992, 23 ss.; C. Nicolet,

in cui Roma assurgeva a centro politico di una comunità mondiale ed a centro economico di un sistema di scambi più universali<sup>23</sup>.

Si affermò, infatti, la necessità di una disciplina più complessa ed articolata<sup>24</sup> in grado di non scoraggiare l'attività di trasporto<sup>25</sup> e di correggere le inadeguatezze del diritto civile.

Ulpiano evidenziava il punto sottolineando che, mentre nella *locatio conductio* si rispondeva per colpa, o nel deposito per dolo, *ex recepto* si rispondeva indipendentemente dal requisito di responsabilità soggettiva, di modo che l'*exercitor* non rispondeva solo per dolo (come nel deposito) o per colpa (come nella locazione-conduzione), bensì anche per qualsiasi perdita o deterioramento delle cose a lui consegnate<sup>26</sup> (*etiam si sine culpa eius res perit vel damnum datum est*).

---

*Economy and Society*, 133–43 B.C., in *The Cambridge Ancient History*, II ed., 9, Cambridge 1994, p. 622; E. Lo Cascio, *I caratteri dell'economia imperiale* in AA.VV., *Introduzione alla storia di Roma*, Milano 1999, p. 368 e 390; F. De Martino, *Storia economica di Roma antica*, Firenze 1979, I, p. 130, 2, p. 330 e *Diritto economia e società nel mondo romano. III Economia e società*, Napoli 1997, p. 408.

<sup>23</sup> F. Serrao, *Impresa e responsabilità a Roma nell'età commerciale*, Pisa 1989, p. 300 ed ivi ntt. 46–47, usa per questo periodo, prendendolo a prestito da F. Braudel, il termine di “economia mondo”, coniato dallo storico francese a proposito di altre età e che A. Carandini, trasferendolo al mondo romano, sostituì con “imperialismo-mondo”.

<sup>24</sup> I principali artefici di questa operazione furono, infatti, i pretori accanto all'apporto fondamentale della giurisprudenza. V.E. Stolfi, *La soggettività commerciale dello schiavo nel mondo antico: soluzioni greche e romane*, TSDP (2009), p. 34 nt. 52, p. 35 nt. 55, il quale contraddistingue l'elaborazione giurisprudenziale del II secolo d.C. da un'autentica “etica del mercante” (p. 36 nt. 57).

<sup>25</sup> Così anche F.M. De Robertis, *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi*, cit., p. 94-95, secondo il quale vi era un fondamentale interesse dello Stato romano a frequentare, e non a scoraggiare con un inasprimento di responsabilità, l'impresa armatoriale, per la imprescindibile necessità dei rifornimenti sia alle armate operanti in quell'epoca oltre mare, che ai centri urbani e a Roma in particolare.

<sup>26</sup> Pertanto, la differenza che Ulpiano farebbe emergere tra i tipi contrattuali (locazione e deposito) e *receptum* si concentrerebbe nel criterio di responsabilità: soggettivo, nei primi due casi; oggettivo, nell'ultimo. Senonché, questo ordine di idee avrebbe portato parte della dottrina ad identificare la responsabilità *ex recepto* ad un tipo di responsabilità per custodia. Presupposto logico di tale orientamento risiederebbe nei continui richiami che taluni passi farebbero alla custodia: in D.4.9.3.8, si affermava che l'armatore doveva assumere la custodia (*eum recipere custodiam*) di tutte le merci caricate sulla nave; nella *laudatio edicti* riportata in D. 4.9.1.1, si affermava che i viaggiatori rimettevano alla custodia le proprie cose (*res custodiae eorum committere*); in D. 4.9.1.3 (... *qui custodiae gratia navibus praeponuntur*), mentre in D. 47.5.1.4 si poneva a carico di chi concludeva il *receptum* il rischio della custodia (*periculum custodiae*). Dai testi D. 4.9.5 pr. (Gai 5 *ad ed prov*) e Gai 3.205, sembra potersi indurre peraltro che il *nauta* avesse l'obbligo di *custodiam praestare*, analogamente al *fullo* e al *sarcinator*.

Sul criterio della *custodia* nascente dal *receptum* per la particolare figura del *nauta* e sul confronto con il criterio di responsabilità nella locazione, si veda: V. Arangio Ruiz, *Responsabilità contrattuale*, cit. p. 103 ss.; G.I. Luzzatto, *Caso fortuito e forza maggiore*, cit., p. 155 s., secondo il quale l'inquadramento della responsabilità *ex recepto* nella responsabilità per custodia sarebbe il risultato di una elaborazione giurisprudenziale, che avrebbe adattato entro gli schemi della custodia tecnica una forma di responsabilità recetta dalla pratica mercantile del mondo mediterraneo; J.A.C Thomas, *Carriage by Sea*, cit., p. 489 ss.; C.A. Cannata, *Ricerche sulla responsabilità contrattuale*, cit., p. 108; A Metro, *L'obbligazione di custodire*, Milano, 1966, p. 166, cui *adde*, M.F. Corsi, *Actio de recepto*, cit., p. 135; M.S. Revuelta, *Configuración jurídica del receptum nautarum*, cit., p. 1086 ed ivi nt. 4. Contro l'identificazione della responsabilità per custodia milita indubbiamente

Unica eccezione a questa responsabilità quasi totalizzante sarebbe stata l'eventualità di perdita dovuta a *damnum fatale*.

Rispetto a questo Ulpiano, leggendo il commento di Labeone aggiungeva che si dovesse tener conto anche del *naufragio* e della *vis piratarum*, le quali, secondo il giurista di età augustea, avrebbero consentito all'armatore di sottrarsi alla responsabilità oggettiva, eccependo che la perdita era stata causata da naufragio o assalto dei pirati.

### 3. Il *naufragium*, la *vis piratarum* e l'adempimento dell'obbligazione del *nauta*

Nel testo del giurista severiano sembrerebbero presenti proposizioni apparentemente antitetiche: l'una che sosteneva la possibilità di attenuazione della responsabilità a fronte di qualsiasi evento rientrante nel *damnum fatale*,

---

il fatto che, mentre la responsabilità per custodia non esce dalle ipotesi del furto e della rapina, si sa invece che il *nauta* rispondeva anche del danno. Così, F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 11 ed ivi nt. 2.

Si cercava, in realtà, di giustificare un tipo di responsabilità obiettiva che non trovava riscontro in un sistema, come quello giustiniano, ispirato a criteri di valutazione ben diversi. Il dibattito era stato, infatti, a lungo condizionato da una presunta contrapposizione fra i criteri di valutazione della responsabilità contrattuale elaborati dalla giurisprudenza classica (criteri oggettivi basati sul concetto di custodia) e quelli adottati in età giustiniana imperniati sul concetto di *culpa*. La custodia, intesa come attività dovuta dal debitore diretta ad evitare la perdita o il danneggiamento della cosa (che andrà restituita al creditore), veniva configurata nelle fonti talvolta come responsabilità senza colpa, con il solo limite della forza maggiore, talvolta come *diligentia in custodiendo*, che secondo il criterio poi recepito dai compilatori giustiniane, si identificava con una responsabilità per colpa. Si veda letteratura citata da C.A. Cannata, *Sul problema della responsabilità nel diritto privato romano (Materiali per un corso di diritto romano)*, Catania 1996. Un dibattito che si era basato, pertanto, sulla dicotomia tra responsabilità oggettiva e responsabilità soggettiva, per poi essere abbandonato nel senso dell'attribuzione al debitore, non *dominus*, anche di una serie di "pericoli" che fondano l'*actione teneri* del debitore, pur in assenza di colpa o dolo. (così, R. Cardilli, *L'obbligazione di "praestare" e la responsabilità contrattuale in diritto romano, II sec. a.C.-II sec. d.C.*, Milano 1995). L'orientamento oggi prevalente è quello negativo (cfr. C.A. Cannata, *Ricerche sulla responsabilità contrattuale*, cit., p. 107 ss.; E. Carelli, *Responsabilità ex recepto del danno e legittimazione ad agire di danno*, RDN V-VI, Parte I, (1938), p. 323 ed ivi nt. 2; P. Cerami, A. Di Porto, A. Petrucci, *Diritto commerciale*, cit., p. 278 ed ivi nt. 48; M.S. Revuelta, *Configuración jurídica*, cit., p. 1086 nt. 4.) secondo il quale per tutta l'età classica le due forme di responsabilità sarebbero rimaste distinte, come peraltro attesterebbe espressamente anche il testo di Ulpiano in esame (v., sul punto, C.A. Cannata, *Ricerche sulla responsabilità contrattuale*, cit., p. 107), risultando la responsabilità *ex recepto* una responsabilità generale e la responsabilità per custodia responsabilità per eventi tipici rigorosamente richiamati" (il furto ed il *damnum iniuria datum*). Così L. Vacca, *Appartenenza e circolazione dei beni*, cit., p. 533 ed ivi nt. 64. che richiama Cannata, *Ricerche sulla responsabilità*, cit., p. 104 nt. 38 e p. 107; Id. *Per lo studio della responsabilità*, p. 68. Singolare è, invece, la linea evolutiva di F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 86 e 91, il quale pone la differenza fra le due figure, durante il periodo classico, in modo diverso: mentre la custodia, essendo responsabilità per il furto e il danno, trova il suo limite in qualsiasi *vis maior*, la responsabilità *ex recepto* era esclusa nei soli casi di naufragio e incursione dei pirati. Pertanto, essa sussisteva piena "in tutti gli altri casi di perimento della *res* (ad esempio *ictus fulminis*, *incendium* ecc.) che solevano nel diritto classico esonerare il detentore tenuto al semplice *custodiam praestare* e la cui responsabilità, pur se non sia da limitare esclusivamente al furto, non va comunque estesa oltre il danneggiamento".

l'altra che, attraverso il richiamo dell'*exceptio labeoniana*, invece limitava tale responsabilità ai soli casi di *naufragium*<sup>27</sup> e *vis piratarum*.

Dell'*exceptio labeoniana*, suggerita dal giurista augusteo per mitigare l'estesa responsabilità derivante dal *receptum*, di chi prendeva in carico le merci, Ulpiano parlava nella parte finale del suo commento

D. 4.9.3.1: et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat praestatur, at hoc edicto omnimodo qui recepit tenetur, etiamsi sine culpa eius res perit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit. Inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari. Idem erit dicendum et si in stabulo aut in caupona, vis maior contigerit.

La lettura del brano<sup>28</sup> consente di affermare, almeno in prima approssimazione, che il sopravvenire di catastrofi naturali<sup>29</sup> o di una violenza irresistibi-

<sup>27</sup> Il termine naufragio proviene dall'unione di *navis* e *frango*. *Naufragium*, in *Diccionario etimológico latino y español*, Madrid 1985, p. 460; v. "Naufragium", in *Lexicon totius Latinitatis*, IV, 1940, pp. 337-338; *Naufragium*, in *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Philadelphia 1953, p. 592; *Naufragium*, NDI, p. 865; S. Ferrarini, *Note sul concetto di naufragio*, RDN 24 (1963), pp. 90. I naufragi potevano avvenire in ogni stagione, ma è chiaro che le possibilità erano maggiori nel caso di navigazione invernale. È per questo che, nel mondo romano, dall'autunno alla primavera *maria clauduntur*. V. J. Rougé, *Recherches sur l'Organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*, Paris, 1966, p. 32-39. L'apertura ufficiale del mare era simboleggiata da una cerimonia religiosa, il *navigium Isidis* (Apul. *met.* 11,16), in cui una nave, con un'iscrizione in oro sulla vela e ricolma di offerte e doni, veniva inoltrata in mare.

<sup>28</sup> Il brano è stato esaminato all'interno delle complesse problematiche concernenti la responsabilità contrattuale, a proposito della quale i più ritengono che i testi dei giuristi classici, relativi alla responsabilità contrattuale, hanno subito trasformazioni profonde prima di assumere la struttura che presentano nella compilazione giustiniana, e pertanto è stato molto laborioso il lavoro della critica interpolazionistica. Cfr. C.A. Cannata, *Ricerche in tema di responsabilità contrattuale nel diritto romano*, cit., p. 3. Uno dei risultati dell'indagine interpolazionistica fu quella di aver dimostrato che il diritto classico non conosceva il concetto di *culpa lata*, e di conseguenza gli era estranea l'equiparazione di quest'ultima al dolo. V. A. De Medio, *Studi sulla culpa lata in diritto romano*, in BIDR 17 (1905), p. 5; BIDR 18 (1906), p. 260; Id. *Valore esportato della regola "magna culpa dolus est"*, „Studi Fadda”, 2, Napoli 1906, p. 223, seguito da O. Lenel, "Culpa lata" und "culpa levis", in ZSS 38 (1917), p. 263 s.; W. Kunkel, "Diligentia", in ZSS 45 (1925), p. 288; S. Peruzzi, *Istituzioni di diritto romano*, Roma 1928, p. 163; V. Arangio-Ruiz, *Responsabilità contrattuale in diritto romano*, cit., p. 251.

<sup>29</sup> V. D. 19.2.15.2 (Ulp. 32 ad ed.): *Si vis tempestatis calamitosae contigerit, an locator conductori aliquid praestare debeat, videamus. Sruius 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; D. 13.6.5.4 (Ulp. 28 ad ed.): *Quod vero senectute contigit vel morbo, vel vi latronum ereptum est, aut si quid simile accidit, dicendum est nihil eorum esse imputandum ei qui commodatum accepit, nisi aliqua culpa interveniat. Proinde et si incendio vel ruina aliquid contigit vel aliud damnum fatale, non tenebitur, nisi forte, cum possit res commodatas salvas facere, suas praetulit; D. 13.6.18 pr. (Gai 9 ad ed. prov.): *In rebus commodatis talis diligentia praestanda est, quaem quisque diligentissimus pater familias suis rebus adhibet, ita ut tantum eos casus non praestet, quibus resisti non possit, veluti mortes servorum quae sine dolo et culpa eius accidunt, latronum hostiumve incursus, piratarum insidias, naufragium, incendium, fugas servorum qui custodiri non solent...*; D. 39.2.24.3**

le<sup>30</sup> liberasse il debitore da responsabilità. Riepilogando, nel trasporto marittimo, a fronte dell'assunzione di garanzia contro tutti i rischi della navigazione<sup>31</sup>, Ulpiano ci dà notizia di una innovazione importante, proposta nell'epoca augustea da Labeone ed introdotta dal pretore, tendente ad attenuare la garanzia contro ogni eventualità ed ogni sorta di rischio, conseguente al *receptum*.

Ulpiano si soffermava sulla *exceptio* labeoniana probabilmente per le pressioni derivanti dalla estensione della navigazione, nel frattempo passata dal fiume al mare nel quale le rotte transmarine<sup>32</sup> presentavano una significativa maggiorazione dei rischi<sup>33</sup>.

(Ulp. 81 *ad ed.*): *Haec stipulatio utrum id solum damnum contineat, quod iniuria fit, an vero omne damnum, quod extrinsecus contingat? et labeo quidem scribit de damno dato non posse agi, si quid forte terrae motu aut vi fluminis aliove quo casu fortuito acciderit.*; D. 18.6.2.1 (Gai 2 *cottidianarum rerum*): *Custodiam autem ante admetiendi diem qualem praestare venditorem oporteat, utrum plenam, ut et diligentiam, praestet, an vero dolum dumtaxat, videamus. Et puto eam diligentiam venditorem exhibere debere, ut fatale damnum vel vis magna sit excusatum*; D. 44.7.1.4 (Gai 2 *aur.*): *Et ille quidem qui mutuum accepit, si quolibet casu quod accepit amiserit, nihilo minus obligatus permanet: is vero qui utendum accepit, si maiore casu, cui humana infirmitas resistere non potest, veluti incendio ruina naufragio, rem quam accepit amiserit, securus est. alias tamen exactissimam diligentiam custodiendae rei praestare compellitur, nec sufficit ei eandem diligentiam adhibere, quam suis rebus adhibet, si alius diligentior custodire poterit. sed et in maioribus casibus, si culpa eius interveniat, tenetur, veluti si quasi amicos ad cenam invitaturus argentum, quod in eam rem utendum acceperit, peregre proficiscens secum portare voluerit et id aut naufragio aut praedonum hostiumve incursu amiserit*; D. 50.17.23 (Ulp. 29 *ad Sab.*): *Contractus quidam dolum malum dumtaxat recipiunt, quidam et dolum et culpam ... animalium vero casus mortisque quae sine culpa accidunt, fugae servorum qui custodiri non solent, rapinae, tumultus, incendia, aquarum magnitudines, impetus praedonum a nullo praestantur.*

<sup>30</sup> V. 19.1.31.pr.(Neratius 3 *membranarum*): *Si ea res quam ex empto praestare debebam, vi mihi adempta fuerit: quomvis eam custodire debuerim, tamen propius est, ut nihil amplius quam actiones persequendae eius praestari a me emptori oporteat, quia custodia adversus vim parum proficit ...*

<sup>31</sup> Il fondamento della responsabilità *ex recepto* dell'armatore veniva individuato da Pomponio, e ripreso da Ulpiano, nel "periculum ad eum pertinere". (D. 4.9.3 pr.: ... *idem ait, etiamsi nodum sint res in nave receptae, sed in litore perierint, quas semel recepit, periculum ad eum pertinere*). Oggetto dell'obbligo di salvaguardia, posto a carico dell'armatore, risultava essere non solo il perimento delle merci o delle cose, da intendersi come furto delle stesse, ma anche il loro danneggiamento (*eius res perit vel damnum datum est*). Eventi funzionalmente legati con il rischio di impresa „inteso come rischio collegato ad un'attività indirizzata verso uno scopo imprenditoriale" (Cosi A. Petrucci, *Tipi di attività contrattuali e di responsabilità*, cit., p. 276 ed ivi nt. 42; M. F. Cursi, *Actio de recepto e Actio Furti (damni) in factum adversus nautas, caupones, stabularias. Logiche differenziali di un sistema composto*, in *Studi per G. Nicosia*, vol. III, Giuffrè 2007, p. 129 ed ivi nt. 46), riprodotto nella responsabilità derivante da *receptum*.

Questo ordine di idee avrebbe, poi, portato parte della dottrina ad circoscrivere la responsabilità *ex recepto* ai soli casi di furto e danneggiamento. Critica questa tesi F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 92. L'a. afferma l'inammissibilità della limitazione della responsabilità *ex recepto* al furto ed al danno poiché, anche in caso di non assunzione espressa di garanzia di salvezza, "il *nauta* avrebbe risposto pur sempre di questi eventi sulla base, oltre che delle azioni civili, delle due azioni pretorie di furto e di danno *adversus nautas*". Non è possibile, in questa sede, soffermarci sul rapporto delle due azioni pretorie rispetto a quella *ex recepto* e per le quali si rinvia alle osservazioni di M. F. Cursi, *Actio de recepto e Actio furti (damni) in factum*, cit.

<sup>32</sup> Le rotte seguite dalle navi nel Mediterraneo in età romana sono state delineate dal J. Rougé, *Recherchers*, cit., p. 81-105, che le distingue fondamentalmente in tre settori: 1) rotte del Mediterraneo orientale; 2) rotte del Mediterraneo occidentale; 3) rotte oriente-occidente.

<sup>33</sup> F.M. De Robertis, *D.19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi*, cit., p. 93-94-95. Trasportare le merci via mare esponeva il carico a rischi di diversa natura (*naufragium, iactus, vis piratarum*) e a danni di vario genere, pressoché inesistenti in una navigazione fluviale.

Allo scopo, assumeva importanza il precedente labeoniano<sup>34</sup> che richiama gli eventi (*naufragium* e *vis piratarum.*) più frequenti durante la navigazione<sup>35</sup>.

Rispetto al suo antecessore, Ulpiano però compie uno sforzo di generalizzazione<sup>36</sup>, tendente ad introdurre un criterio utile per ogni occasione, allo scopo di evitare che si dovesse intervenire con nuova apposita previsione là dove si fosse di fronte ad un evento ritenuto assolutamente non addebitale al *nauta*.

Egli, perciò, affermò che pur ribadendo che il *nauta* sarebbe stato responsabile, ancorché non in colpa, precisò che da questo tipo di responsabilità esulavano i casi di *damnum fatale* o di *vis maior*.

Rispetto a questa impostazione di Ulpiano, i casi di *vis piratarum* e di *naufragium* non erano più tassativi ma costituivano semplicemente una esemplificazione dei concetti generali di *damnum fatale* e di forza maggiore.

In tal modo egli conciliò la posizione dei *veteres* con quella dei suoi tempi, attraverso la proposizione di una regola, avente il carattere di ipotesi guida e di orientamento per l'interprete<sup>37</sup>.

In conclusione, ritornando all'esegesi di D. 4.9.3.1, pare verosimile che il frammento sia stato il frutto della sintesi delle discipline succedutesi dall'età repubblicana sino al tempo di Ulpiano: il giurista le esponeva, diligentemente (utilizzando fonti diverse risalenti ai giuristi a lui precedenti) e ne tentava l'armonizzazione, attraverso un testo che doveva valere per il suo tempo, conservando traccia delle decisioni succedutesi nel corso dell'esperienza romana.

Nel far questo egli potrebbe essere stato motivato dall'esigenza di fornire ai lettori un quadro completo della giurisprudenza<sup>38</sup> ma anche in grado di dare un orientamento sicuro al giudicante<sup>39</sup>.

<sup>34</sup> Cfr. T. Giaro, *Il limite della responsabilità ex cautione damni infecti* (Contributo allo studio della forza maggiore nel diritto romano classico), in *BIDR* 77-78 (1974-75), p. 271.

<sup>35</sup> Questi sono solo esemplificativi dei casi di *vis maior* che potevano avvenire durante la navigazione. Cfr. F.M. De Robertis, *Receptum nautarum*, cit., p. 86 nt. 4.

<sup>36</sup> Sul punto cfr. T. Mayer Maly, *Höhere Gewalt. Falltypen und Begriffsbildung*, in *Festschr. Steinwenter*, p. 58 ss.), che tentò di delineare la nozione di *vis maior* nel diritto classico e giustiniano e di sostenere che tanto essa quanto i termini analoghi di *casus fortuitus*, *damnum fatale*, *vis divina* ecc, si riallacciavano, sia terminologicamente che concettualmente, a precedenti classici, e che già nel secondo secolo si era formata la categoria generale del caso esonerante. Di segno contrario, G.I. Luzzatto, *Caso fortuito e forza maggiore come limite alla responsabilità contrattuale*, cit., p. 57; Id. *Spunti critici in tema di responsabilità contrattuale*, *BIDR* 63 (1960), p. 103 ed ivi, ntt. 113-115, il quale, pur considerando la classicità di tali termini, riferiti però a fattispecie concrete, ritiene compilatoria la loro generalizzazione ed il loro inquadramento entro una delle espressioni impiegate per designare il fortuito, come limiti generali alla responsabilità del debitore.

<sup>37</sup> V. *ivi* nt. 3.

<sup>38</sup> Va ricordato che i commenti di Labeone erano circolanti nell'età severiana e letti soprattutto attraverso Pomponio, utilizzato da altri giuristi come soprattutto Paolo.

<sup>39</sup> Trovandoci di fronte ad un testo di un giurista di età severiana occorre tener presente che i giureconsulti di quel periodo cercavano di esporre soluzioni facili e certe, poiché erano consapevoli di scrivere per persone non familiari con il diritto romano e di dover „semplificare e dettagliare la regola alla quale il giudicante potesse uniformare la propria decisione“. Cfr. S. Tafaro, *La interpretatio*, cit., p. 121. Questo sarebbe, altresì, in linea con la funzione della regola presso i giuristi romani, destinata a dare un primo generale orientamento. Sul punto, per una breve esposizione

Attraverso una tecnica tendente a dare certezze e a eliminare contrasti con eventuali altre fonti, Ulpiano anche qui mirava a far apparire la disciplina da lui seguita come esplicazione e conseguenza di ciò che i giuristi di età precedente, come Labeone, avevano affermato<sup>40</sup>.

**THE RULES OF NAVIGATION. THE SHIP-OWNER FROM LIABILITY  
IN THE AGE OF THE SEVERI**

SUMMARY

In the famous passage of D. 4.9.3.1, Ulpiano reported and commented on the heading praetorium of the Edict that regulated the failure to return things entrusted to *nautae, caupones and stabularii*. He highlighted the issue of the scope of the action honorary *ex recepto* respect to civil actions (*locati-conducti*), to assure the integrity of the thing received in the case of maritime transport. The same Ulpiano, continuing, recalled an innovation proposal and obtained in the Augustan age by Labeo, which consists of a *exceptio in factum*, such as to relieve the shipowner from the risk of deterioration of the thing in case of *naufragium* and *vis piratarum*.

The 'readings' of the passage have been numerous and often divergent. This seems to justify a review, which, based on abundant and perspicuous readings that interpreters of the text have provided, intended to further deepen the fragment D. 4.9.3.1, both in its content (initial and successive, until Justinian) as the inside thoughts and work of Ulpiano.

**KEY WORDS:** actio locati-conducti, actio de recepto, naufragium, vis piratarum

---

dello *status doctrinae*, cfr. S. Tafaro, *Pubes e viripotens nella esperienza giuridica romana*, Bari 1988, p. 209–210, nt.12.

<sup>40</sup> Bisogna tener presente che Ulpiano scriveva anche per i provinciali, data l'estensione del diritto romano, i quali non erano in grado di cogliere le sottigliezze delle posizioni dei vari giuristi ed erano invece desiderosi di avere un orientamento certo.