



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI DI BARI
ALDO MORO



Dipartimento Jonico in Sistemi Giuridici ed Economici
del Mediterraneo: Società, Ambiente, Culture

Jonian Department - Mediterranean Economic and Legal
Systems: Society, Environment, Cultures



ANNALI 2016 – ANNO IV (ESTRATTO)

MARIA CASOLA

L'equipaggio delle navi nell'antico mediterraneo: reclutamento e disciplina

DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO

Bruno Notarnicola

COORDINATORE DELLA COLLANA

Francesco Mastroberti

COMMISSIONE PER GLI ANNALI DEL DIPARTIMENTO JONICO

Bruno Notarnicola, Domenico Garofalo, Riccardo Pagano, Giuseppe Labanca, Francesco Mastroberti,
Nicola Triggiani, Aurelio Arnese, Stefano Vinci

COMITATO SCIENTIFICO

Domenico Garofalo, Bruno Notarnicola, Riccardo Pagano, Antonio Felice Uricchio, Annamaria Bonomo,
Maria Teresa Paola Caputi Jambrenghi, Daniela Caterino, Michele Indelicato, Ivan Ingravallo, Giuseppe
Labanca, Antonio Leandro, Tommaso Losacco, Giuseppe Losappio, Pamela Martino, Francesco
Mastroberti, Francesco Moliterni, Concetta Maria Nanna, Fabrizio Panza, Paolo Pardolesi, Ferdinando
Parente, Giovanna Reali, Paolo Stefani, Laura Tafaro, Giuseppe Tassielli, Sebastiano Tafaro,
Nicola Triggiani, Umberto Violante

COMITATO REDAZIONALE

Stefano Vinci (coordinatore), Cosima Ilaria Buonocore, Patrizia Montefusco,
Maria Rosaria Piccinni, Adriana Schiedi

Redazione:

Prof. Francesco Mastroberti
Dipartimento Jonico in Sistemi Economici e Giuridici del Mediterraneo: Società, Ambiente, Culture
Convento San Francesco, Via Duomo, 259 - 74123 Taranto, Italy
E-mail: annali.dipartimentojonico@uniba.it
Telefono: + 39 099 372382
Fax: + 39 099 7340595
<http://www.annalidipartimentojonico.org>

Maria Casola

L'EQUIPAGGIO DELLE NAVI NELL'ANTICO MEDITERRANEO:
RECLUTAMENTO E DISCIPLINA *

ABSTRACT	
La gestione di un'impresa armatoriale, intesa ed assunta come complesso di <i>res et homines ad negotiationem parati</i> , richiedeva un costante impegno non soltanto nell'acquisizione e nell'utilizzo delle attrezzature ma anche, e soprattutto, nel reclutamento del personale idoneo, cui andavano assegnate le specifiche mansioni lavorative necessarie al controllo delle diverse fasi della navigazione. Il contributo esamina l'organizzazione della nave mercantile e l'impiego dell'equipaggio, soffermandosi sui rapporti di lavoro che si potevano instaurare fra i suoi componenti all'interno della nave stessa.	The management's shipowning company, understood and assumed as a complex of <i>res et homines to negotiationem parati</i> , required a constant commitment not only in the acquisition and use of equipment but also , and above all , in the recruitment of suitable staff , which they were assigned specific work tasks necessary for the audit of the various phases of navigation . The paper examines the organization of the merchant ship and the crew should be employed, focusing on labor relations that could be established between its components within the ship itself.
<i>Locatio operarum - locatio operis - navicularii</i>	<i>Locatio operarum - locatio operis - navicularii</i>

SOMMARIO: 1. La normativa e l'organizzazione della navigazione e della nave – 2. Il senso della locuzione *navis instructa* – 3. I profili organizzativi: i contratti di arruolamento.

1. L'organizzazione della nave e l'impiego dell'equipaggio erano legate all'organizzazione di bordo¹ in base alla tipologia delle navi². Influssano su di essa non di rado fattori esterni ed ambientali (condizioni meteorologiche e condizioni del mare)

* Saggio sottoposto a referaggio secondo il sistema del doppio cieco

¹ Essa concerneva la composizione dell'equipaggio, la suddivisione dei compiti e responsabilità, le procedure di reclutamento e gli ordini.

² Sui tipi d'imbarcazione usate dai Romani, sulle rotte mediterranee, sui porti, rinvio per ulteriori approfondimenti alle pagine di specialisti, quali soprattutto Rougé, 1966; Rougé, 1975, Reddé, 1986 e Casson, 1964; Casson, 1971; Casson, 2004.

che potrebbero aver reso peculiare il rapporto di lavoro, disciplinato da apposita e specifica regolamentazione³.

Infatti, il rapporto di lavoro che si instaurava con l'equipaggio fu oggetto di disciplina particolare che si snodò, adattandola alle esigenze della navigazione, dallo schema generale di prestazione di attività lavorativa⁴ (secondo la terminologia moderna "rapporto di lavoro").

Riguardo alla nave si distinguevano le posizioni del *magister navis* da quelle del resto dell'equipaggio, essendo il primo oggetto di un contratto comparabile con i contratti odierni di lavoro autonomo ed, i secondi, oggetto di un contratto di prestazione di attività lavorative, accostabile al nostro contratto di lavoro.

Ambedue le tipologie erano disciplinate all'interno dello schema della *locatio*⁵, la quale per il *magister navis*, era per lo più il contratto di *locatio operis*, mentre per il resto dell'equipaggio era il contratto di *locatio operarum*. Tuttavia la posizione ed i compiti del *magister navis* potevano anche conseguire da un contratto di mandato.

Per penetrare nell'articolazione della disciplina concernente la nave occorre ricordare che la navigazione rientrava nelle attività di tipo imprenditoriale espletate da un *exercitor navis* (armatore), il quale assumeva la gestione dell'intera organizzazione della navigazione ed i conseguenti rischi. Egli procedeva attraverso un atto di *praepositio*, paragonabile alla moderna "preposizione institoria", alla "nomina" di un comandante (*magister navis*), al quale conferiva i poteri e gli oneri della navigazione⁶.

³ La navigazione era per i giureconsulti romani materia di pubblico interesse: D. 14.1.1.20 (Ulp. *l. 28 ad ed.*): ... *quia ad summam rem publicam navium exercitio pertinet*. E' quindi naturale che i pericoli del mare richiamassero l'attenzione degli operatori del diritto, i quali per disciplinare e rendere più sicura la navigazione stabilirono numerosi prescrizioni di carattere regolamentare, che furono in gran parte accolte dalla compilazione giustiniana. Era prima di tutto interdetta la navigazione da Ottobre ad Aprile, non stimandosi prudente permettere alle navi di affrontare il mare durante le due peggiori stagioni dell'anno. In particolare, Vegezio ci fornisce date indicative circa i periodi della navigazione: *Veg. mil. 4.39: A die VI. kal Iunias usque in Arcturi ortum, id est in diem VIII. Decimum kal. Octobres, segura navigatio creditur ... post hoc tempus usque in tertium idus Novembres incerta navigatio est ... ex die... tertio idus Novembres usque in diem sextum idus Martias maria clauduntur*. Cfr. Casson, 1971, 270 ss.

⁴ Quanto alla nozione che ebbero i Romani del lavoro, significativo è la mancanza di una espressione atta a rendere il senso ed il vigore concettuale che sono propri del nostro termine "lavoro": *labor*, in cui è il senso della fatica; *opus* e *opera*, in cui è l'idea del risultato; *negotium* (*nec otium*), che richiama ogni forma di attività umana, «non rispondono adeguatamente al concetto odierno di lavoro, in cui, insieme con il senso della fatica e della pena, è una coscienza di forza e di consapevole fierezza, che ne esaltano il valore individuale e la considerazione sociale» (così, De Robertis, 1946, 13 s.; De Robertis, 1963, 9 s. e 47 s.).

⁵ In età classica, la *locatio conductio* costituisce l'istituto giuridico nel cui schema i giuristi romani hanno fatto rientrare la maggior parte delle convenzioni concernenti il lavoro. Una convenzione in virtù della quale alcuno si impegna a prestare ad altri le proprie energie di lavoro o il risultato di esse dietro corrispettivo (*merces*) normalmente in danaro. Pertanto, *locator* diceva colui che forniva la cosa, *conductor* chi la riceveva ovvero chi assumeva l'operaio o il lavoro (rispettivamente nelle due ipotesi di *locatio operarum* e *locatio operis*). Per le convenzioni di lavoro di età più antica e sull'origine di questa forma di locazione cfr. De Robertis, 1946, 122 s.

⁶ La funzione della *praepositio* di un *magister*, al fine di determinarne i poteri e di fissare conseguentemente la responsabilità dell'armatore, è sottolineata più volte dai giuristi. Appare

Ne conseguiva che rispetto ai terzi, interessati dalla navigazione e dagli atti compiuti in relazione ad essa, rispondeva direttamente l'*exercitor*, naturalmente per ciò che il *magister navis* avesse compiuto in base ai poteri conferitegli con l'atto di preposizione⁷.

Ne danno conferma i giuristi severiani, i quali come è noto nei propri commentari operavano una sintesi del diritto pregresso⁸, come appare soprattutto da D. 4.9.6.4 (Paul. *l. 22 ad. ed.*) e D. 14.1.1.7 (Ulp. *l. 28 ad. ed.*)⁹.

significativo il testo di Ulpiano, 28 *ad. ed.* in D. 14.1.1.7, dal quale risalta in tal modo l'importanza non solo del contenuto dei poteri conferiti al gestore della nave nella preposizione ma anche della pubblicità che di essa si doveva dare per poter poi far valere la responsabilità dell'armatore. Vedi oltre.

Per l'articolazione di tali poteri v., altresì, D.14.1.3 (Ulp. *l. 28 ad. ed.*): *Magistri autem imponuntur locandis navibus vel ad merces vel vectoribus conducendis armamentisve emendis: sed etiamsi mercibus emendis vel vendendis fuerit praepositus, etiam hoc nomine obligati exercitorem.* Sull'argomento cfr. Cerami, Di Porto, Petrucci, 2004, Parte III, cap. I. e cap. II.

⁷ Siffatta considerazione doveva essere, altresì, alla base dell'esposizione di Ulpiano in due brani relativi alla preposizione di *magistri* (*servi alieni* o *homines liberi*): D. 14.1.1.4 (Ulp. *l. 28 ad. ed.*): *Cuius autem condicionis sit magistri iste, nihili interest, utrum liber an servus, et utrum exercitoris an alienus: sed nec cuius aetatis sit, intererit, sibi imputaturo qui praeposuit*; D. 14.1.1.18 (Ulp. *l. 28 ad. ed.*): *Sed ex contrario exercenti navem adversus eos, qui cum magistro contraxerunt, actionem non pollicetur, quia non eodem auxilio indigebat, sed aut ex locato cum magistro, si mercede operam ei exhibet, aut si gratuitam, mandati agere potest. Solent plane praefecti propter ministerium annonae, item in provinciis praesides orovinciarum extra ordinem eos iuvare ex contractu magistrorum.* Ulpiano sottolineava e giustificava la mancata previsione nell'editto pretorio di un'apposita azione a favore del preponente (*actio non pollicetur*), per crediti derivanti dai contratti conclusi dai preposti con il fatto che, in origine, i *magistri* erano persone in potestà del preponente. Quest'ultimo, pertanto, *non eodem auxilio indigebat*. Il preponente che avesse impiegato come *magistri*, liberi o *servi alieni* avrebbe potuto agire soltanto contro il preposto con l'azione nascente dal rapporto interno. Per le attività commerciali terrestri cfr D. 14.3.1 (Ulp. *l. 28 ad. ed.*): *Aequum praetori visum est, sicut commoda sentimus ex actu institutorum, ita etiam obligari nos ex contractibus ipsorum et conveniri. Sed non idem facit circa eum qui institorem praeposuit, ut experiri possit: sed si quidem servum proprium institorem habuit, potest esse securus adquisitis sibi actionibus: si autem vel alienum servum vel etiam hominem liberum, actione deficietur: ipsum tamen institorem vel dominum eius convenire poterit vel mandati vel negotiorum gestorum. Marcellus autem ait debere dari actionem ei qui institorem praeposuit in eos, qui cum eo contraxerint.* Sulla *praepositio* quale fondamento esclusivo della responsabilità del preponente a prescindere del rapporto potestativo cfr., per tutti, Wacke, 1994, 295 ss; Miceli, 2001, 193 s.

⁸ In tal senso Tafaro, 1980; Tafaro, 1984. L'a. sviluppa già gli stimoli offerti da Honoré, 1982, con escussione della letteratura pertinente.

⁹ D. 4.9.6.4 (Paul. *l. 22 ad. ed.*): *Possumus autem furti vel damni iniuriae actione uti cum nautis, ut certi hominis factum arguamus: sed una contenti esse debemus, et si cum exercitore egerimus, praestare ei debemus actiones nostras, quamvis ex conducto actio adversus eos competat exercitori*; D. 14.1.1.7 (Ulp. *l. 28 ad. ed.*): *Non autem ex omni causa praetor dat in exercitorem actionem, sed eius rei nomine, cui ibi praepositus fuerit, id est si in eam rem praepositus sit, ut puta si ad onus vehendum locatum sit aut aliquas res emerit utiles naviganti vel si quid reficiendae navis causa contractum vel impensum est vel si quid nautae operarum nomine petent.* Ulpiano qui ricollega la legittimazione passiva dell'armatore alla conclusione, da parte del *magister*, di contratti connessi all'esercizio dell'impresa di navigazione cui era stato preposto, facendosi come esempi il trasporto di merci (*si ad onus vehendum locatum sit*), la compravendita di cose utili per la navigazione (*si ... aliquas res emerit utiles naviganti*), il mutuo per riparare la nave (*si quid reficiendae navis causa contractum vel impensum est*) e, per l'appunto, il contratto di lavoro, secondo lo schema contrattuale della *locatio conductio operarum*, per l'attività dei marinai arruolati (*si quid nautae operarum nomine petent*).

Fatta questa necessaria premessa, torniamo ai rapporti che legavano l'equipaggio alla nave.

Dai brani citati dai giuristi severiani si può dedurre che, anche per riguardo alla navigazione ed alle navi, la disciplina del lavoro subordinato era compresa all'interno dello schema generale concernente la prestazione di *operae*, il quale, almeno fino alla crisi del III secolo, rientrava nei rapporti di diritto privato e riguardava i *servi alieni o homines liberi*¹⁰. Esso era, di conseguenza, basato sull'esercizio dell'autonomia privata e disciplinato da una forma di contratto di locazione ovvero un contratto consensuale basato sulla volontà reciproca, *ivi* compresa quella di accettare o rifiutare le condizioni di lavoro proposte dagli "assuntori"¹¹.

Questo, però, fu anche conseguenza della crisi o rivoluzione della famiglia, non più in grado, a seguito dei mutamenti sociali e del crescente sviluppo delle attività imprenditoriali, di gestire da sola le attività lavorative¹².

¹⁰ Confermano l'irrilevanza dello *status* giuridico-patrimoniale D. 14.1.1.4 e D. 14.3.1. V. *ivi* nt 7. Sul punto cfr. Casola, 2015, 3 s.

¹¹ Sul punto De Robertis, 1946.

¹² È noto (Cfr. la dottrina citata da Tafaro, 2009 62 s.) come la realizzazione delle attività produttive, in età classica, era affidata alla *familia* (V. De Robertis, 1946, 117 ss.), più che all'opera degli estranei. Infatti, finché l'agricoltura rimase l'unica o la principale fonte di ricchezza, finché gli scambi si mantennero entro la cerchia ristretta della città, ad ogni occorrenza provvedeva il *pater familias*. Di conseguenza essa si realizzava nella *familia* e faceva parte del potere di organizzazione al quale erano tenuti i *patres*: erano loro a dover assicurare la realizzazione di quanto necessario alla famiglia stessa. Erano le attività delle *familiae* a tenere in piedi e a far prosperare l'economia della *Civitas*. Perciò i padri si preoccupavano della produzione coordinando, in un rapporto di dipendenza, il lavoro dei sottoposti e dei liberi. Infatti, l'editto del pretore per indicare l'organizzazione produttiva, realizzata intorno al *pater*, usava il termine *familia*. *Familiae*, costituite da complessi di persone, per lo più di origine servile (D. 50.16.195, Ulp. l. 46 ad ed.: ... *Familiae appellatio ... varie accepta est ... servitutium quoque solemus appellare familias, ut in edicto praetoris ... ubi praetor loquitur de familia publicanorum ... Alia autem parte edicti omnes servi continentur ...*), tra le quali non dovevano mancare i lavoratori liberi (*mercennarii*), i quali nonostante fossero parificati ai lavoratori di condizione servile, non ne erano preferiti nelle funzioni direttive e di sorveglianza. Sulla presenza dei *mercennarii* e condizione V. De Robertis, 1963, 117 s. ed *ivi* bibliografia. Le fonti presentano i sovrintendenti di condizione servile (*vilici*) come investiti, *domino concedente*, di poteri dispositivi e di comando (*imperium*) su tutti i componenti delle *familiae* aziendali, lavoratori liberi compresi. Sul punto, De Robertis, 1963, 147 s. Fu solo in seguito all'emersione ed alla progressiva estensione, tra la fine della Repubblica e gli inizi del Principato, di una fitta rete di attività imprenditoriali, sia nel campo commerciale che in quello dei trasporti marittimi, che la nuova famiglia mercantile vide la ridefinizione del *pater familias* in un ruolo, diverso da quello di punto esclusivo di riferimento della famiglia patriarcale, a quello di vertice della famiglia mercantile-imprenditoriale (V. Cerami, 2004, 26). Si inserisce, altresì, in questo specifico contesto storico la prassi dei *patres familias* ad impiegare le persone in potestà come preposti ad un'impresa marittima. Muovendo dalla predetta prassi i pretori approntarono nei propri editti appositi rimedi diretti a sanzionare la responsabilità adiettizia dell'avente potestà per i contratti conclusi dai sottoposti, comportando non il trasferimento della responsabilità dall'effettivo contraente al *dominus negotii*, bensì l'aggiungersi della responsabilità pretoria di quest'ultimo alla responsabilità diretta (naturale o civile) del contraente. E a questo nuovo gruppo familiare, in cui i poteri del *pater*, si vanno allentando per necessità ed in funzione ai bisogni di una società mercantile in evoluzione, si adeguavano i provvedimenti che interessavano i *nautae*. Va considerato sotto questo profilo, l'editto del pretore sul *receptum* che risiederebbe nel quadro generale delle numerose disposizioni del II-I secolo a.C.: *de*

Alle esigenze fronteggiate in precedenza dalla famiglia, ora nel nuovo quadro fu opportuno e necessario far fronte attraverso apposite associazioni, le quali ebbero importanza notevole proprio riguardo al commercio marittimo¹³. Sorsero i *collegia naviculariorum*¹⁴, i quali si fecero carico anche di provvedere agli interessi generali come il rifornimento di viveri per la città e l'esercito o l'assicurazione di collegamenti marittimi all'interno dell'*imperium*¹⁵.

exercitoria actione e *de institoria actione*. Oltre all'*actio recepticia*, il pretore aveva concesso diverse altre azioni nei confronti dei *nautae*: *actio furti adversus nautas cauponas stabularios* ed un'*actio in factum* contro i medesimi per il *damnum iniuria datum*. Si affermò, infatti, la necessità di una disciplina più complessa ed articolata in grado di non scoraggiare l'attività di trasporto e di correggere le inadeguatezze del diritto civile. I principali artefici di questa operazione furono, infatti, i pretori accanto all'apporto fondamentale della giurisprudenza. V. Stolfi, 2009, 34 nt. 52, 35 nt. 55, il quale contraddistingue l'elaborazione giurisprudenziale del II secolo d.C. da un'autentica "etica del mercante" (36 nt. 57). Così anche F.M. De Robertis, 1965, 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.

¹³ Va tenuto presente, infatti, che Roma era diventata come il centro unico di riferimento del commercio giuridico ed economico del tempo. Sul punto, v. Serrao, 1989, 300 ed *ivi* ntt. 46-47, il quale 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". Sul ruolo fondamentale assegnato al commercio marittimo nella trasformazione e sviluppo dell'economia romana, si vedano in generale, tra i più recenti, De Salvo, 1992, 23 ss.; Nicolet, 1994, 622 ss.; Lo Cascio, 1999, 368-390; De Martino, 1979, I, 130 ss., II, 330 ss. e De Martino, 1997, 408 ss.

¹⁴ Già alla metà del II secolo Gaio ne fa menzione come di corporazioni professionali diffuse in tutto l'Impero e fornite di speciale autorizzazione. D. 3.4.1 (Gai, *l. 3 ad ed. provinc.*): ... *collegia Romae certa sunt, quorum corpus senatusconsultis atque constitutionibus principalibus confirmatum est, veluti pistorum et quorumdam aliorum, et naviculariorum qui et in provinciis sunt*. V. sul punto De Robertis, 1937, 5 nt. 1 e 2.

Il primo problema, su cui la scienza romanistica discuteva (De Visscher, 1949, 43-54; Olivercroma, 1954, 181-189; De Robertis, 1971, 10 ss.; 2, 386 ss.; Cracco Ruggini, 1971, 140 ss.; Cracco Ruggini, 1976, 63-94), riguardava i concetti di *collegium* e *corpus*, usati per indicare un'associazione (v. Waltzing, 1895-1900, II, 236-242; De Robertis, 1971, 10 ss. e ntt 34-35) e riconosceva la loro fungibilità, a partire dal II secolo, in base sia alle testimonianze epigrafiche, che a quelle del Digesto e del Codice Teodosiano. In particolare, De Robertis, (De Robertis, 1981; De Robertis, 1971, nt 21) riscontrava solo una differenza di carattere tecnico: il primo termine si riferiva alle associazioni volontarie e libere nei riguardi dello Stato, il secondo alle associazioni obbligatorie al servizio dello Stato e strettamente controllate da esso. Si veda, altresì, Cracco Ruggini, 1976, 63-94, e per i riferimenti ai passi del Digesto, cfr. 91 s. e nt 81. Per la diffusione nelle provincie di queste associazioni, v. Waltzing, 1895-1900, II, 35-42.

¹⁵ Così anche De Robertis, 1965, 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.

In conseguenza di ciò, l'armamento delle navi e la navigazione diventavano sempre più professionali e furono realizzate attraverso contratto tra privati ma, non di rado, con il controllo superiore della *Civitas* e dell'Impero¹⁶.

La disciplina dell'organizzazione delle navi e della navigazione era normalmente generata dalla libera contrattazione¹⁷, e, soltanto in casi eccezionali (in tempo di guerra), poteva essere integrata ed assoggettata da provvedimenti e clausole vincolanti, come quelli della requisizione o della destinazione obbligatoria ai trasporti marittimi¹⁸.

Ciò fino al Basso Impero, perché, già dalla seconda metà del III secolo e stabilmente nel IV secolo, i *collegia naviculariorum* furono trasformati in corpi chiusi, obbligatori ed ereditari, i quali, allontanatosi da precedenti libere corporazioni professionali¹⁹, si avvicinarono più all'organizzazione militare²⁰ che non a quella commerciale; tanto che ciascun componente era vincolato (*obnoxius*) al collegio, con il proprio patrimonio, la propria persona e la propria famiglia²¹, e definitivamente destinato ad un *collegium* divenuto obbligatorio e dal quale non poteva recedere.

¹⁶ Organi di controllo delle associazioni erano il *praefectus annonae*, il *praefectus urbi* e altri funzionari minori, su cui v. De Robertis, 1938, 454; De Robertis, 1963, 253 s.

¹⁷ V. D. 50.6.6.3-12 (Call. l. 1 *de cognit.*). Cfr. De Robertis, 1938, 403 s ed, in particolare, p. 409; De Salvo, 1992, 518 s.

¹⁸ Non a caso Callistrato poneva una netta distinzione tra i corpi adibiti ai servizi annonari: i *negotiatores* “*qui annonam Urbis adiuvant*” e i *navicularii* “*qui annonae Urbis serviunt*” (D. 50.6.6.3, Call. l. 1 *de cognit.*). Sul punto, De Robertis, 1937, 7 ed *ivi* ntt 3-4.

¹⁹ A questa trasformazione corrispondeva l'evoluzione semantica del primitivo significato di *collegium*, nato con finalità di carattere privato, culturale ed extra-economiche, a quello, verso la fine del II secolo, di associazione professionale, economicamente rilevante. A tal fine, si cominciava a trattare con l'associazione nel suo complesso e non con i singoli che la componevano. Si determinava, così, una corrispondenza concettuale tra *collegium* e *corpus*. Non interessava il *collegium* in quanto associazione, ma in quanto categoria in grado di svolgere una funzione di pubblica utilità (Rostovtzev, 1976, 185; Cracco Ruggini, 1976, 92-94). Infatti, non importando più tanto la corporazione in sé, ma piuttosto l'obbligo ad essa inerente, relativo al rifornimento annonario, si giunse a sostituire alla nozione di *corpus* o *collegium*, nelle costituzioni, quella di *functio*, *munus*, *inquietudo*, *onus*, *officium*, *obsequium*, *necessitas*, gravanti sulle corporazioni a cui le costituzioni si riferiscono.

²⁰ Vedi sull'argomento De Robertis, 1938, 418 ss e pp. 457 ss. e la bibliografia *ivi* citata.

²¹ C.Th. 13.5.35 (a. 412): ... *quos naviculatae condicioni obnoxios invenit antiquitas* ...; 14.1.3 (a. 389): ... *veneranda decrevit antiquitas* ...; 14.6.2 (a. 364): ... *prisca adque inveterata consuetudine* ...; 14.15.5 (a. 399): ... *ut vetus dispositio suum robur obtineat*. La evoluzione dovette essere graduale. Si è ipotizzato (De Robertis, 1963, 257 s.) che, a fronte di un'assunzione iniziale del servizio pubblico, basato sulla libera determinazione dei singoli, si giunse, in un secondo tempo, quando questo si rivelò particolarmente gravoso ed i guadagni sempre più scarsi, a vincolare prima i beni e poi le persone, sequestrandoli e dichiarandoli *obnoxia functioni*, al fine di assicurare l'espletamento dei servizi pubblici, in nome della lunga consuetudini, della veneranda *antiquitas*. Si parla, altresì, per i *navicularii*, di intero patrimonio (*integra patrimonio*) definitivamente destinato al servizio, divenuto obbligatorio (C.Th. 13.5.5; 14.4.7). Anzi si potrebbe affermare “che ogni acquisto dei corporati, veniva automaticamente imputato ai fondi destinati all'espletamento del servizio pubblico a cui l'acquirente si trovava addetto, sempre però che non si fosse trattato di beni vincolati già in precedenza ad altro servizio” (così De Robertis, 1963, 263 ntt. 26 e 27, 289-290). C.Th. 13.6.8: *fundi naviculariae functioni adscripti*; 13.5.19: *perpetuo sint navicularii*. Sulla questione se accanto ai *navicularii obnoxii functioni* fossero esistiti armatori liberi, cfr. De Robertis, 1963, 288 s, secondo il quale non era possibile escludere l'esistenza di una industria dell'armamento libera. Di diverso avviso era Waltzing, 1895-1900, II, 329-330. Pare,

Appare, però, ipotesi plausibile che la vincolatività fosse dovuta da una fuga sempre più crescente degli armatori dal rapporto marittimo e comunque da una carenza dell'arruolamento, il che non escludeva che in alcune ipotesi ci potesse essere anche per i *obnoxii* la possibilità di praticare liberamente l'attività lavorativa²².

In questo momento, però, i rapporti dell'equipaggio all'interno della nave e della navigazione subirono una profonda trasformazione. La quale risentì delle più ampie modifiche che caratterizzarono i rapporti di prestazione di attività in tutti i campi, e particolarmente, nell'ambito militare²³

Non vi era più la libera assunzione dell'equipaggio, ma perché l'inserimento nel collegio avveniva automaticamente e d'autorità su base ereditaria²⁴.

Ripercorrendo in una visione di assieme le tappe dell'organizzazione marittima, con attenzione anche alla terminologia, va precisato che, nell'antica Roma, l'attività economica-giuridica svolta da gestori delle imprese di navigazione era contraddistinta dall'organizzazione di *res et homines*, funzionalmente predisposti dai rispettivi gestori per il trasporto di merci e persone via mare²⁵. Si tratta di un particolare aspetto

secondo il De Robertis, che l'onere del servizio si riducesse nell'obbligo di fornire una certa prestazione in un determinato periodo di tempo (un viaggio ogni due anni, in seguito ridotto a uno), con piena libertà per il restante tempo di lavorare e commerciare in proprio. (C. Th. 13.5.6; 21; 26= C.I. 11.2.2)

²² Uno dei motivi per cui esistevano *navicularii* esenti, *vacui o vacantes*, (v. De Salvo, 1984, 1645-1657) consisteva nel fatto che essi possedevano navi di un tonnellaggio talmente basso da non essere prese in considerazione per il servizio annonario. Poteva, così, accadere che i *navicularii* invece di costruire poche navi di grandi dimensioni, ne costruissero un numero maggiore, ma di piccolo tonnellaggio in modo da renderli esenti dalla prestazione annonaria. A tal fine, una costituzione di Onorio del 399 (C.Th. 13.5.28) rileva come tutti gli *obnoxii* alla *functio navicularia* vengano costretti a costruire navi dalla capacità prevista per assolvere il loro obbligo. In linea generale, i *vacui* dalla *functio* sono stati assimilati ai *vacantes* (Waltzing, 1895-1900, II, 329; Rougé, 1966, 248 s; De Robertis, 1981, 180 ss.; De Robertis, 1971, 2, 187 ss), ai *privati*, considerati tutti come coloro che non facevano parte delle corporazioni, e quindi erano liberi dal servizio, ovvero fuori dall'organizzazione vincolistica.

²³ In realtà la divisione del lavoro e la specializzazione dello stesso all'interno di un determinato settore si compì primamente nella creazione di eserciti professionali. I *milites*, come afferma Quintiliano, divenivano uno dei "*genera hominum*", insieme al *genus*, ad esempio, degli ex-schiavi (i libertini). Ma solo nella tarda repubblica, Sallustio usava la terminologia di "*homo militaris*", poiché dapprima *civis* e *miles* erano considerati termini sinonimici: "il militare, infatti, era cittadino per definizione e cittadino era colui che potenzialmente fosse militare" (così, Giuffrè, 1983, 13 e 23).

I problemi, concernenti l'acquisizione e la distribuzione dell'*annona*, ovvero quelli del reperimento dei giovani da arruolare, andarono, poi, nel IV e V secolo, a mutare anche i connotati dell'organismo militare addivenendo all'ereditarietà della milizia e, pertanto, a forme di reclutamento diretto con carattere ereditario. La stessa terminologia rispecchiò non soltanto la natura professionale del servizio armato o la separatezza degli ambienti militari, ma la formazione di una vera e propria casta. Si parlava di "*castrensis stirps*", "*militaris prosapia*".

²⁴ Sul superamento nel secolo VI dell'antico sistema poggiante sulla *obnoxietas*, e comunque il successivo conseguimento di un certo grado di autonomia da parte dei *navicularii*, si veda poi la ricostruzione del De Robertis, 1963, 319 s.

²⁵ Sul rapporto dei *corpora naviculariorum* con le varie *societates* imprenditoriali operanti nell'attività commerciale del mondo romano cfr. De Salvo, 1992, 240 s.

dell'attività armatoriale che, in effetti, è stato marginalmente considerato dalla pur cospicua dottrina storica e romanistica, che si è accumulata in tema di *exercitio navis*²⁶.

2. Va evidenziato innanzitutto l'uso del verbo *exercere*²⁷, adottato per indicare l'attività di imprenditoria marittima, in cui l'impiego di mezzi e di uomini e l'assunzione di gravi rischi imprenditoriali può condurre alla produzione ed all'acquisto di ricchezza: «peraltro l'*exercere* considerato in sé guarda più al mezzo, che al risultato, considerando più la difficoltà tecnica di organizzazione che il concreto conseguimento del guadagno»²⁸.

Ne conseguiva che i beni necessari per gran parte dell'attività commerciale svolta attraverso la nave erano destinati stabilmente al servizio di un bene principale (in questo caso, appunto, la nave) e, pertanto, facevano parte dell'*instrumentum navis*²⁹.

Le fonti in proposito parlavano di *instrumentum navis* e/o di nave *cum instrumento*:

D. 14.2.3 (Pap. . 19 *respons.*): *Cum arbor aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa deiectum est, contributio debetur*

D. 33.7.29 (Lab. 1 *πιθανῶν*): *Si navem cum instrumento emisti, praestari tibi debet scapha navis. Paulus: immo contra. Etenim scapha navis non est instrumentum navis: etinim mediocritate, non genere ab ea differt, instrumentum autem cuiusque rei necesse est alterius generis esse atque ea quaequae sit: quod Pomponio libro septimo epistularum placuit*³⁰.

²⁶ Sui punti sopra menzionati è ancora d'attualità l'esposizione contenuta in Rougé, 1966, 11 ss. Per i dati derivanti dalle scoperte dell'archeologia subacquea si vedano le ricerche di Purpura, 1996, 307 ss; la rivista *Archeologia subacquea*, gli Atti dei Congressi internazionali di Archeologia Sottomarina e le Rassegne di Archeologia Subacquea. In ambito romanistico, l'indagine è stata incentrata soprattutto sui problemi giuridici relative alla struttura organizzativa delle imprese di navigazione, al rapporto tra *exercitor* e *magister*, e sui correlati problemi di responsabilità del *nauta*. E' rimasta, tuttavia, estranea all'interesse ed al correlato dibattito della dottrina romanistica, salvo poche voci (Ligios, 2013; Giomaro, 2011; Cerami, 2004, 18 e 27; Campanella, 2009), una specifica e congrua analisi della valenza tecnico-giuridica della locuzione *navis instructa* alla luce delle locuzioni giurisprudenziali "*taberna instructa*" (D. 50.16.185, Ulp. *l. 28 ad ed.*) che costituisce, invece, parte della presente ricerca, insieme all'analisi della regolamentazione del lavoro svolto a bordo di navi mercantili.

²⁷ Questo tipo di impresa nelle fonti giuridiche si trovava normalmente qualificata come *exercere navem* (D. 4.9.1.2, Ulp. *l. 14 ad ed.*; D. 4.9.7.5-6, Ulp. *l. 18 ad ed.*; D.14.1.1.16, Ulp. *l. 28 ad ed.*; 18-20; D. 14.1.5.1, Paul. *l. 29 ad ed.*; D. 14.1.6 pr-1, Paul. *l. 6 brev.*) ma una tale locuzione non era l'unica, incontriamo infatti anche quelle di *exercitio navis* e di *transmarina negotiatio*, sempre accompagnato dal verbo *exercere*.

²⁸ Così, Giomaro, 2011, 107 s, in particolare nt. 8. L'a., richiamando Ligios, 1996, 90, sottolinea la rilevanza di tale termine alla pari di *negotiatio-negotiationes*. Di diversa opinione Lazo, 2009, 641 ss.

²⁹ Così Richichi, 2001, 23; Giomaro, 2011, 114; Ligios, 1996, 5.

³⁰ Questo passo è stato inserito nell'opera di Labeone nella rubrica dedicata alla compravendita, mentre i compilatori lo avrebbero poi ricollocato nel titolo avente per oggetto *l'instrumentum legatum*. Lenel, *Palingenesia iuris civilis*, 1889, Leipzig, I, c. 529. Il passo è stato criticato dal De Martino, 1937, 46 ss., Labeone osserva che chi abbia comprato una nave *cum instrumento*, ovvero con l'attrezzatura considerata nel suo complesso, abbia diritto alla consegna anche della scialuppa. Paolo, invece, nel suo commento, citando a confronto della sua tesi l'opinione di Pomponio, critica l'opinione del giurista più

Per penetrare appieno il senso dell'espressioni usate dalle fonti appare particolarmente rilevante il rapporto esistente tra *instrumentum* e *negotatio* (l'attività da svolgere), per cogliere la funzionalità rispetto all'obiettivo della *negotatio* perseguita per mare.

Potremmo, infatti, affermare che l'impiego di mezzi ed uomini, costituenti l'*instrumentum*³¹, doveva essere funzionale a rendere soddisfacente la navigazione, a consentirne l'esercizio, e quindi perseguire in primo luogo l'attività commerciale marittima, e in secondo luogo (possibilmente) i risultati in termini economici, che l'*exercere* poteva produrre attraverso la stabile organizzazione di cose e di uomini.

A questo punto non si può fare a meno di ripensare alla locuzione *taberna instructa* usata da Ulpiano³² in un brano del commento all'*actio institoria*:

D. 50.16.185 (Ulp. *l* 28 *ad ed.*): '*instructam*' autem tabernam sic accipiemus, quae et rebus et hominibus ad negotiationem paratis constat³³.

antico, sulla base del fatto che la scialuppa non è *instrumentum*, perché essa non è cosa diversa dalla nave: una cosa per poter essere qualificata come strumento rispetto a qualcosa d'altro, tra le due *res* dev'essere presente una differenza nel *genus*. Limitando l'indagine nella parte che qui interessa, (*Si navem cum instrumento emisti, praestari tibi debet scapha navis.*), secondo Richichi, 2001, 20, la soluzione positiva proposta da Labeone per la scialuppa, sembrerebbe ricomprendere nell'*instrumentum* tutti quei beni destinati al servizio della nave, come la *schapa*. V. 16. 242 *pr.* (*Iav. 2 ex post. Lab.*): *Malum navis esse patrem, artemomen autem non esse Labeo ait, quia pleraeque naves sine malo inutiles essent, ideoque pars navis habetur: artemo autem magis adiectamento quam pars navis est.*

³¹ Sull'uso e la derivazione terminologica del termine *instrumentum* da *instruere* che propriamente significa connettere, fabbricare, costruire cfr. Giomaro, 2011, 105 s. ed *ivi* nt 1., la quale pone l'accento più sull'attività che sul bene costruito. Si veda, altresì, D. 2.4.1 (Paul. *l* 4 *quaest.*): *Instrumentorum nomine ea omnia accipienda sunt, quibus causa instrui potest*; D. 33.7.12 *pr.* (Ulp. *l* 20 *ad Sab.*): *Quaesitum est, an frumentum, quod cibariis cultorum paratum foret, instrumento cederet. Et plurimis non placet, quia consumeretur: quippe instrumentum est apparatus rerum diutius mansurarum, sine quibus exerceri nequiret possessio ...*

³² Sul punto Ligios, 2001, 109 s., scrive: «la vaghezza di tale formulazione dovette costituire la ragione del suo inserimento nei Digesta a scapito forse di quella del giurista Paolo, il quale doveva comunque aver presente tale locuzione se accettiamo l'opinione del Lenel secondo cui essa compariva nel testo della formula dell'*actio institoria* contenuta nell'editto»

³³ Il frammento, secondo la ricostruzione del Lenel, si inseriva nell'ambito della trattazione dell'*actio institoria*, alla quale sarebbe dedicata, l'ultima parte del ventottesimo libro dei commentari ulpiani *ad edictum*. Questo consente di sostenere la presenza della locuzione '*taberna instructa*' nella formula dell'*actio institoria* e, quindi, di collocarne l'origine proprio nel momento dell'introduzione del prezioso strumento di tutela da parte del pretore. Lenel, *Palingenesia iuris civilis*, Leipzig, 1889 (rist. Graz. 1960), II, c. 590 «Ulp. *ad ed.* l. 28», n. 827, nt. 2. Sempre secondo Lenel, *Das Edictum perpetuum*, 3., 1927, Leipzig, 259 e 263, la locuzione *taberna instructa* sarebbe stata menzionata nel testo della formula dell'*actio institoria*, la quale sarebbe stata, dunque, del seguente tenore: "*Quod A^s A^s de Lucio Titio, cum is a N^o N^o o tabernae instructae praepositus esset, eius rei nomine decem pondo olei emit, q.d.r.a., quidquid ob eam rem Lucium Titium A^o o A^o o dare facere oportet ex fide bona, eius iudex N^o N^o A^o c. s.n.p.a.*". Sul punto si vedano anche Mantovani, 1999, 79 ss. e Miceli, 2001, 354 ss., la quale nega la trasposizione dei soggetti nella struttura formulare delle azioni adietizie; Miceli, 2008, 344, nt. 29. Tale ipotesi ricostruttiva è stata, invece, criticata da Wagner, 1982, 404 ss. La critica poggia su ragioni di ordine terminologico: per la comprensione del significato di '*taberna*', nel contesto della disciplina editale, l'aggettivo '*instructa*' risulterebbe superfluo.

Il giurista severiano sottolineava il senso dell'aggettivo *instructa*, facendo riferimento a “cose e uomini” *ad negotiationes paratis*.

Se ne può dedurre che la parola *taberna* avesse di per sé un significato neutro corrispondente a locale ma, se specificato come *instructa*, dovesse sottintendere il locale attrezzato dall'imprenditore ai fini dell'esercizio di un'impresa³⁴. Nell'endiadi l'aggettivazione “*instructa*” denotava un complesso di beni e di forze-lavoro³⁵, organizzati dal *negotiator* (imprenditore) per l'esercizio di una determinata *negotiatio*³⁶ (impresa), assumendo una specifica accezione economica-giuridica.

³⁴ D. 14.3.18 (Paul. *l. sing. de var. lect.*): *Institor est, qui tabernae locove ad emendum vendendumve praeponitur quique sine loco ad eundem actum praeponitur*. Sul termine *taberna* inteso come sede per l'esercizio di una *negotiatio* si veda anche Ortu, 2003, 3 ss.

³⁵ Per un esame dei termini *res* e *homines* nel testo ulpiano riportato in D. 50.16.185, rinviamo per tutti a Ligios, 2001, 112 ss. In particolare, sulla categoria degli *homines*, Ulpiano non fornisce altra indicazione oltre dal dover, insieme alle *res*, essere funzionali all'esercizio di una *negotiatio*. Come si dirà più avanti, sarà possibile ricomprendere non solo soggetti svolgenti funzioni direttive, come il *magister navis*, ma anche altri soggetti a prescindere dalle loro mansioni e dalla posizione occupata all'interno della gerarchia organizzativa della specifica *negotiatio*. Ciò che importa è che si tratti di soggetti chiamati a svolgere il loro *ministerium* a favore della specifica attività imprenditoriale, come si desume dalle parole di Ulpiano riportate in D. 39.4.1.5 (Ulp. 55 ad ed.): *Familiae nomen non tantum ad servos publicanorum referemus, verum et qui in numero familiarum sunt publicani: sive igitur liberi sint sive servi alieni, qui publicani in eo vectigali ministrant, hoc edicto continebuntur*. Questo personale poteva poi essere costituito tanto da liberi, quanto da servi (*sive igitur liberi sint sive servi alieni*), circostanza desumibile anche da un altro testo ulpiano, inserito in D. 14.1.1.4 (Ulp. 28 ad ed). Sul concetto di *res* al fine di potervi includere le ‘*merces*’ si riferiscono Pedio e Ulpiano. In un frammento di quest'ultimo giurista riportato in D. 14. 4.1.1 (Ulp. 29 ad ed.) si deduce la funzionalità della destinazione della *res* all'attività commerciale. L'ipotesi è rafforzata dal responso di Papiniano in tema di *domus instructa*, riferito da Ulpiano e inserito in D. 33.7.12.43 (Ulp. 20 ad Sab.): ... *sed et ipse Papinianus eodem libro responsorum ait patrem mercatorem ac faeneratorem, qui duos filios totidemque filias heredes instituerat, ita legasse: 'filiis maribus domum meam instructam do lego darique iubeo', merces et pignora an contineantur, quaeri posse, sed facilem iudici voluntatis coniecturam fore ceteris patris facultatibus examinatis*.

³⁶ Sul significato del termine *negotiatio* nel linguaggio dei giuristi romani, si vedano: Fadda, 1987, 52, per il quale la *negotiatio* indica «la speculazione commerciale vera e propria»; Buckland, 1908, 234, per il quale la *negotiatio* è «a continuous course of trading, something more than an isolated negotium»; Manfredini, 1988, 328, secondo cui *negotiatio* indica nelle fonti un'attività commerciale o un mestiere; Serrao, 2000, 34; Serrao, 1989, 22, che in riferimento al frammento di Ulpiano riportato in D. 50.16.185 (Ulp. l. 28 ad ed.), così scrive: «E se, come parmi sicuro, *negotiatio* si traduce con “impresa”, cominciamo pure ad avere il concetto di impresa e in particolare di impresa commerciale». L'a, inoltre, (24 nt. 19) precisa: «... Per l'uso di *negotiatio*, *negotiator*, *negotiarum* a proposito dell'attività di produzione non trovo esempi di rilievo né nei giuristi né nelle fonti extragiuridiche. Però non è da sottacere che, come emerge da D. 14.4.1.1 (Ulp. l. 29 ad ed.), Pedio considerava *negotiationes* anche le attività dei *fullones* e dei *textores*, e con ciò siamo nel campo della produzione»; Gallo, 1992, 133 ss., che sottolinea efficacemente lo stretto collegamento tra *negotiatio* e attività imprenditoriale; Chiusi, 1993, 284 ss. e 314 ss.; Wacke, 1997, 596 ss. (=1994, 280 ss.), per cui la *negotiatio* è un'attività lucrativa stabile, attuata tramite la costituzione di negozi giuridici per conto del *dominus negotii*; Di Porto, 1997, 440, scrive: «Come studi recenti hanno posto ormai in chiara evidenza, con *negotiatio* i giuristi fanno riferimento all'idea generale di attività imprenditoriale, in una parola al concetto di impresa». Un'opinione simile sostiene Ligios, 2001 65 ss., la quale considera *negotiationes*: «le sole attività economiche consistenti nella conclusione di determinati contratti con la clientela, che siano svolte in maniera stabile e abituale a fine di lucro». Ligios accoglie una nozione più ristretta di *negotiatio*,

Nel sintagma ulpiano era evidenziato, invero, il rapporto di stretta complementarità insito nel collegamento tra *taberna instructa* e *negotiator*³⁷.

Di conseguenza, Ulpiano sembra avere presente un concetto di *navis instructa* corrispondente alla struttura organizzativa dell'impresa marittima.

Essa doveva essere alla base delle fonti romane che parlavano di *instruere vel armare*, o solamente *instruere navem*, che dovevano essere equivalenti del *parare negotiationem* usato da Ulpiano in D. 50.16.185, per definire la *taberna instructa*³⁸:

D. 14.1.1.8 (Ulp., l 28 ad ed.): *Quid si mutuum pecuniam sumpserit, an eius rei nomine videatur gestum? et Pegasus existimat, si ad usum eius rei, in quam praepositus est, fuerit mutuatus, dandam actionem, quam sentetiam puto veram: quid enim si ad armandam instruendamve navem vel nautas exhibendos mutuatus est?*

D. 14.2.6 (Iulian., l 86 dig.): *Navis adversa tempestate depressa ictu fulminis deustis armamentis et arbore et antemna hipponem delata est ibique tumultuariis armamentis ad praesens comparatis ostiam navigavit et onus integrum pertulit: quaesitum est, an hi, quorum onus fuit, nautae pro damno conferre debeant. Respondit non debere: hic enim sumptus instruendae magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est.*

non riguardante il settore della produzione e mostra di non condividere quanto sostenuto da Di Porto, 1997, 439, il quale, interpretando il passo ulpiano inserito in D. 14.4.1.1 (Ulp. l. 29 ad ed.), è dell'idea che *negotiator* e *negotiari* venissero utilizzati da Sesto Pedio e da Ulpiano «per fare riferimento all'intero ambito imprenditoriale, compresa la produzione». Traduce '*negotiatio*' con 'azienda'. Navarrini, 1901, 10 s.: «che se da alcuni passi del Diritto romano ... si può argomentare che in realtà la *negotiatio* romana, corrispondente esattamente, più che qualunque altra espressione, (*taberna, merx, mensa*) alla nostra azienda, costituiva - in quanto - si noti bene - veniva compresa in tutta o in parte nel peculio a tal fine destinato dal *paterfamilias* - una parte veramente staccata del patrimonio di chi l'aveva posta in essere e dalle altre che a questo fossero appartenute, portante inevitabilmente con sé i pesi e i debiti che la gravavano e rendendo circoscritte le azioni dei creditori, e quindi poteva venire come *universitas juris* considerata».

37 È ormai assodato (cfr. Serrao, 1989, 21 ss.; Serrao, 1990, 21 ss.; Foldi, 1996, 179 ss; Di Porto, 1984, 442 ss.; Ligios, 2001, 23 ss., in part. 107 nt. 244) come la definizione ulpiana della *taberna instructa* riportata in D. 50.16.185 (si veda anche Campanella, 2009) rappresenti, con le attenuazioni dovute alla distanza dei tanti secoli, la prima radice della definizione di attività d'impresa che si legge negli artt. 2055 e 2082 cod.civ. (così anche Cerami, 2004, 48 ss.; Cerami, 2007, 248; Miceli, 2008, 63 ss.). In particolare, la seconda (*negotiator*) coincide con l'attuale nozione di imprenditore: è imprenditore chi esercita professionalmente un'attività economica organizzata al fine della produzione e dello scambio di beni e di servizi. in senso critico: Bianchini, 2007, 424 ss; Chiusi, 2007, 1030 ss. Considerazioni ulteriori sull'ampiezza del fenomeno commerciale in Giomaro, 2012, 141 ss.

38 In questo senso la dottrina contemporanea è pressoché concorde (cfr. fra tutti Cerami, 2004, 18-27; Giomaro, 2001, 114). Diversamente Campanella, 2009, 11 s.; Petrucci, 2007, 57; Ligios, 2013, 128 nt 93. Il Campanella ritiene che l'*instrumentum* dovesse concernere esclusivamente alle attività "preparatorie" per la navigazione, dirette a dotare la nave delle attrezzature e del personale di bordo necessario alla navigazione; la quale poteva cominciare soltanto dopo che la nave fosse stata attrezzata. Dal ché l'a. desume che le espressioni indicate non possano essere ritenute "equivalenti" alla definizione di *taberna instructa*.

D. 45.5.26 (Paul., 16 *brevis ed.*): *Qui in navem exstruendam vel instruendam credidit vel etiam emendam, privilegium habet.*

D. 4.9.7.4: (Ulp., 1 18 *ad ed.*): *Hac autem actione suo nomine exercitor tenetur, culpa scilicet suae qui tales adhibuit: et ideo et si decesserint, non relevabitur. Servorum autem suorum nomine noxali dumtaxat tenetur: nam cum alienos adhibet, explorare eum oportet, cuius fidei, cuius innocentiae sint: in suis venia dignus est, si qualesquales ad instruendam navem adhibuerit*³⁹.

In base a queste fonti si può ritenere che l'*instruere* implicasse la predisposizione di tutto quanto fosse necessario alla navigazione ed *ivi* compreso l'arruolamento dei marinai, come significatamente emerge dal commento di Ulpiano di D. 4.9.7.4, dove il giurista faceva riferimento ad *adhibere qualesquales (nautas) ad instruendum navem*.

Nell'insieme, pare che i giuristi romani avessero fatto capo ad un criterio funzionale di *navis instructa*, che abbracciasse sia gli *armamenta*⁴⁰ sia gli *instrumenta*, riferito tanto alle attività di allestimento della nave quanto alle attività di esercizio della navigazione, la quale implicava l'utilizzo dei *nautae*⁴¹.

Tutto ciò ci spinge ad approfondire l'assetto organizzativo che accompagnava le attività di navigazione.

3. La gestione di un'impresa armatoriale, intesa ed assunta come complesso di *res et homines ad negotiationem parati*, richiedeva ovviamente un costante impegno non soltanto nell'acquisizione e nell'utilizzo delle attrezzature ma anche, e soprattutto, nel reclutamento del personale idoneo, cui andavano assegnate le specifiche mansioni lavorative necessarie al controllo delle diverse fasi della navigazione.

A tal fine, vale la pena ricordare che l'organizzazione dell'impresa marittima (*societas exercitorum*), in realtà, poteva assumere tre forme essenziali⁴². La prima era

³⁹ Sul frammento di cui si sostiene l'interpolazione cfr. Fercia, 2002, 100, 109.

⁴⁰ Sulla nozione di *armamenta* cfr. R. Richichi, 2001, 21 s., secondo il quale la nozione non avrebbe avuto «una specifica valenza tecnico-giuridica, ma avrebbe semplicemente mantenuto il senso che aveva nel linguaggio comune, indicando, in generale, tutta l'attrezzatura della nave», potendosi, pertanto, sovrapporre sia alle pertinenze che agli *instrumentis navis*. Quest'ultimo, invece, avrebbe indicato nel linguaggio dei giuristi romani l'insieme dei beni posti al servizio della nave ma non identificabili con le pertinenze.

⁴¹ Sull'inclusione degli *homines* tra gli *instrumenta* della struttura imprenditoriale, intesa come azienda, v. D. 33.7.13 *pr* (Paul. l. 4 *ad Sab.*): *Tabernae cauponiae instrumento legato etiam institores contineri Neratius existimat: sed videndum, ne inter instrumentum tabernae cauponiae et instrumentum cauponae sit discrimen, ut tabernae non nisi loci instrumenta sint, ut dolia vasa ancones calices trullae, quae circa cenam solent traici, item urnae aerae et congiaria sextaria et similia: cauponae autem, cum negotiationis nomen sit, etiam institores. 1. Instrumento balneario legato etiam balneatorem contineri Neratius respondit.*

⁴² Della gran quantità di studi dedicati alla struttura organizzativa delle imprese di navigazione si vedano in generale, tra i più recenti, quelli di Cerami, Di Porto, Petrucci, 2004, Parte I, Capp. I e II e nella Parte III, Cap. I. Le imprese di navigazione potevano agire mediante i propri membri, o per il tramite di personale in *potestate* (figli o schiavi), come si è evidenziato *supra*, oppure mediante salariati, attraverso l'impiego di liberti e liberi, sui quali mi soffermerò avanti.

quella nella quale l'*exercitor* (armatore) assumeva direttamente, senza farsi sostituire da altra persona, l'esercizio della nave inglobando le funzioni di *magister* e di *gubernator*, all'uopo probabilmente coadiuvato da propri schiavi⁴³. La seconda concerneva aziende di una certa rilevanza, destinate esclusivamente al carico e scarico di un determinato tipo di merce⁴⁴, per lo più prese in considerazione in ragione del loro peso o delle loro dimensioni; in tal caso l'*exercitor* non si imbarcava sulle navi ma affidava il compito di assumere e consegnare le merci ad un sostituto, nel duplice ruolo di *gubernator* (nocchiero) e *magister*⁴⁵. La terza tipologia concerneva le imprese più complesse destinate ad attività ampie, le quali richiedevano una molteplicità di operazioni, in ragione delle quali era necessario affidare le attività economiche, connesse alla navigazione, ad un *magister* (gestore economico-commerciale)⁴⁶, di norma affiancato, per la sola direzione tecnico-nautica, da un *gubernator* (comandante della nave)⁴⁷.

A questi si affiancavano diversi lavoratori subordinati, come i *nautae*⁴⁸ (i marinai), i *mesonautae* (i marinai destinati ai lavori di sottocoperta), i *remiges*, (i rematori), i *nautaepibatai* (passeggeri che si pagavano il trasporto lavorando sulla nave), i *custodes navium* (addetti alla sorveglianza della nave), i *diaetarii* (con funzioni di contabili per le operazioni commerciali), i *naupegi* (carpentieri), il *proreta* o *ducator* (avvistatore di rotta che vigilava segnalando pericoli o l'avvistamento di scogli o ostacoli diversi), gli *urinatores* (palombari)⁴⁹.

Appare evidente che lo svolgimento delle attività di lavoro a bordo di una nave, che impiegava più persone, importasse un'organizzazione direttiva e di sorveglianza tanto più complessa, quanto più numerosi fossero stati i *nautae*.

Ne conseguiva una separazione di funzioni⁵⁰ e, pertanto, una distinzione di patti di arruolamento fra i vari membri dell'equipaggio.

A questo proposito avevano particolare risalto coloro che sovrintendevano alle attività di bordo, i quali assumevano varie denominazioni a seconda delle funzioni:

⁴³ Cfr. De Robertis, 1952, 49.

⁴⁴ D. 14.1.1.12 (Ulp. l. 28 *ad ed.*), in cui si parla di navi destinate al trasporto di alcune *certae merces* (come legumi e marmi) e di itinerari fissi, dai quali non ci si poteva discostare, come quello da Brindisi a Durazzo (V. De Robertis, 1952, 71 nt 3).

⁴⁵ Sulle nozioni di *exercitor*, *magister navis* e *gubernator* si rinvia, per tutti, a Cerami, Di Porto, Petrucci, 2004, 54 ss.

⁴⁶ Moschetti, 1964, 50-113; Moschetti, 1966, 13 ss; Moschetti, 1969, 388, 391 s.

⁴⁷ Sulla questione circa l'individuazione del *magister navis* e del *gubernator navis* cfr. Rocco, 1898, 4301 ss.; Ghionda, 1935, 327 ss; Moschetti, 1966, 80 ss; Guarino, 1965, 36 s.

⁴⁸ Al singolare il termine *nauta* ha diversi significati e può indicare anche l'armatore.

⁴⁹ Cfr. Moschetti, 1977, 565 ss. ed *ivi* bibl.

⁵⁰ In piccole botteghe artigiane, queste funzioni potevano essere esercitate direttamente dal proprietario sui lavoratori dipendenti, liberi o schiavi, in virtù di quei poteri disciplinari che gli rinvenivano dalla sua qualità di *conductor operarum* o di *dominus*. Sulla potestà competente all'assuntore, v. De Robertis, 1946, 130 s.

exercitor o *magister navis*. Nello specifico delle funzioni del *magister navis*, Ulpiano precisava che a lui era affidata la “cura” dell’intera navigazione:

D. 14.1.1.1 (Ulp. l. 28 ad ed.): *Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est.*

Il *magister navis*, pertanto, presiedeva “alla vita della nave”⁵¹, spettando a lui assumersi l’obbligo del trasporto di merci o di passeggeri, di armare ed allestire la nave⁵², attraverso un diritto e dovere di prefigurare, comandare l’intera navigazione e di sorvegliare il corretto svolgimento di essa.

Al lui era, altresì, riconosciuta la possibilità di prendere denaro a mutuo per far fronte alle esigenze sopraggiunte durante la navigazione⁵³.

Questi sovrintendenti generali avevano inoltre alle loro dipendenze subalterni per l’opera di sorveglianza sui lavori degli altri componenti dell’equipaggio, compresi i *gubernatores*⁵⁴.

⁵¹ Cosí, Moschetti, 1964, 90; Moschetti, 1966, 65 ed *ivi* nt 168.

⁵² D. 14.1.1.3 (Ulp. l. 28 ad ed.): *Magistri autem imponuntur locandis navibus vel ad merces vel vectoribus conducendis armamentisve emendis ...*

⁵³ D. 14.1.1.8 (Ulp., l. 28 ad ed.): *Quid si mutuum pecuniam sumpserit, an eius rei nomine videatur gestum? et Pegasus existimat, si ad usum eius rei, in quam praepositus est, fuerit mutuatus, dandam actionem, quam sententiam puto veram: quid enim si ad armandam instruendamve navem vel nautas exhibendos mutuatus est?* La decisione di Pegaso e di Ulpiano era pienamente logica: poiché essendo il comandante preposto al governo della nave, era ovvio che egli avesse le facoltà necessarie all’esercizio del suo mandato. Questo sarebbe soggetto a rimanere inadempito se al *magister navis* fosse interdetto il mezzo di provvedere agli urgenti bisogni della nave. Sulle condizioni in base alle quali veniva riconosciuto privilegio ai crediti nati durante la navigazione v. Gandolfo, 1883, 264 s.

Va precisato che il prestito di denaro era concesso direttamente o al proprietario della nave o al *magister navis*, per le esigenze della navigazione, nel qual caso il mutuante acquisiva un *privilegium* sulla nave per il caso di insolvenza. Un ulteriore riscontro del ruolo assunto dal *dominus navis* o dal *magister navis* nell’allestimento della nave era dato proprio dalla regolamentazione concernente i privilegi sui crediti marittimi. Tali privilegi erano riconosciuti a coloro che avessero somministrato denaro o altro per armare, allestire, riparare la nave o fornire i viveri all’equipaggio. Cfr. D. 42.5.26 (Paul. l. 26 *brevis edicti*): *Qui in navem extruendam, vel instruendam credidit, vel etiam emendam: privilegium habet*; D. 42.5.34 (Marc. l. 5 *regularum*): *Quod quis navis fabricandae, vel emendae, vel armandae, vel instruendae causa: vel quoque modo crediderit, vel ob navem venditam petat, habet privilegium post fiscum*; Nov. 97.3: *Novimus et antiquioribus creditoribus aliquas hypothecas praepone re juniores existentes, ex privilegiis a legibus datis: quale est quando aliquis propriis pecuniis procuraverit navem comparare, aut fabricare ... in his enim omnibus priores existunt posteriores creditores, quorum pecuniis empta aut renovata res est, iis etiam multo antiquiores sunt.* Il movente di questi privilegi era quello di incoraggiare e favorire la navigazione.

⁵⁴ La dottrina romanistica, invece, aveva sempre considerato il *magister* come comandante o capitano della nave; cfr. bibliografia in Moschetti, 1966, 15 s. Per Guarino, 1965, 36-42, il *magister navis*, che aveva il comando della nave, generalmente coincideva con il *gubernator*, qualche volta poteva anche esserci quest’ultimo, ma solo con la funzione di timoniere o di pilota pratico subordinato al *magister*.

Nello specifico del *gubernator*, al pari del *magister navis*⁵⁵, il contratto d'ingaggio doveva avvenire attraverso una *locatio operis faciendi*⁵⁶ o essere conseguenza di un *mandatum*, a seconda che prestasse la propria opera a pagamento o gratuitamente⁵⁷.

Mentre gli altri elementi dell'equipaggio, poiché subordinati al *gubernator*⁵⁸, venivano arruolati mediante *locatio operarum* (D. 4.9.6.4, Paul. l. 22 ad ed.)⁵⁹.

Di ciò era conferma, a mio giudizio:

D. 14.1.1.2 (Ulp. l. 28 ad ed.): *Sed si cum quolibet nautarum sit contractum, non datur actio in exercitorem: quamquam ex delicto cuiusvi eorum, qui navis navigandae causa in nave sunt, datur actio in exercitorem: alia enim est contrahendi causa, alia delinquendi: si quidem qui magistrum praeponit, contrahi cu meo permittit; qui nautas adhibet, non contrahi cum eis permittit, sed culpa et dolo carere eos curare debet.*

Il brano affrontava le questioni inerenti alla responsabilità dell'armatore. Il giurista specificava che l'*exercitor* attraverso la preposizione assumeva la responsabilità dei contratti compiuti dal *magister navis* non anche di quelli eventualmente compiuti dagli altri membri dell'equipaggio (marinai), ai quali non era conferita nessuna rappresentanza dell'armatore stesso. Il quale, tuttavia, rispondeva delle loro condotte in caso di furto e di danno⁶⁰.

⁵⁵ Vedi *supra*.

⁵⁶ Cfr. Moschetti, 1966, 58 s.: «giacché egli era assunto per la sua particolare *scientia gubernandae navis* e con l'impegno, caratterizzante il contratto, di portare la nave ad un determinato porto». Quindi per usare una terminologia moderna, ci avvicineremo ad una forma di obbligazione in cui viene in considerazione la prestazione di un risultato e non di un mero contegno.

⁵⁷ Cfr. La richiesta di assunzione doveva esser fatta da un *dominus navis* o *exercitor* e, più spesso, a partire da Augusto, dai *corpora naviculariorum* che provvedevano ai bisogni sempre crescenti dell'annona pubblica, data la difficoltà di esercitare un tale commercio in forma individuale. Cfr. De Robertis, 1937, 189 ss. Nel caso in cui l'*exercitor* avesse affidato la gestione economica della nave ad un *magister navis* sarà quest'ultimo ad ingaggiare, secondo il caso, i marinai e lo stesso *gubernator*. V. D. 19.2.13.2 (Ulp. l. 32 ad ed.): *Si magister navis sine gubernatore in flumen navem immiserit et tempestate orta temperare non potuerit et navem perdidit, vectores habebunt adversus eum ex locato actionem.*

⁵⁸ Cfr. Moschetti, 1996, 42 s., il quale evidenziava l'esistenza sulla nave di un *gubernator* che, in vista del buon esito della navigazione, avesse il potere di comandare e di essere ubbidito (Val. Fl. arg. 5, 13: *imperium carinae*) dai marinai, «i quali esplicavano i loro servizi, il loro *ministerium*, taciti, in silenzio, pronti al suo cenno, senza contrastare minimamente la sua volontà».

⁵⁹ Qualora invece fossero arruolati sulla nave schiavi altrui, ci si trovava di fronte ad una *locatio conductio rei*. Il ricorso a schiavi appartenenti ad altri non doveva essere raro, secondo a quanto emerge da D. 4.96.1 (... *si servo meo in nave utaris* ...) e da D. 4.9.7.4 (... *cum alienos adhibet* ...). In entrambi i casi l'*exercitor* o il *magister* erano conduttori delle *oparae* dei marinai liberi ed, in questo caso, dello schiavo locato come *nauta*.

⁶⁰ Nell'editto pretorio erano previste anche due azioni *in factum*, una di furto e l'altra di danno (*actiones furti e damni in factum adversus nautas, cauponas et stabularios*), concessi allorché tali illeciti fossero avvenuti nella nave. D. 47.5.1 (Ulp. l. 38 ad. ed.): *pr. In eos, qui naves cauponas stabula exercebunt, si quid a quoquo eorum quosve ibi habebunt furtum factum esse dicetur, iudicium datur, sive furtum ope consilio exercitoris factum sit, sive eorum cuius, qui in ea navi navigandi causa esset. 1. Navigandi autem causa accipere debemus eos, qui adhibentur, ut navis naviget, hoc est nautas. 2. Et est in duplum*

Ciò che ulteriormente sembra differenziare le posizioni dei marinai era che il loro rapporto di dipendenza implicava per l'*exercitor* ed il *magister navis* un complesso di poteri, mezzi coercitivi, sanzioni afflittive irrogabili durante la navigazione, che li poneva in uno stato di assoggettamento personale⁶¹, ovviamente sino allo scadere del termine prefissato nel contratto⁶².

Questo era bilanciato dalla clausola, frequente nella loro locazione di impegno, a fornire vitto ed abbigliamento. Nel contratto di locazione, poi, la retribuzione (*merces*) di norma veniva fissata in misura unica e poteva essere fornita anche alla fine della navigazione⁶³.

Questa disciplina fu costante e permase anche quando l'esercizio dell'industria di navigazione diventò un obbligo (*munus navicularium*), come avvenne nel IV secolo, determinando il passaggio dei *navicularii* e dei loro collegi, da liberi ed autonomi ad

actio. Il furto doveva essere commesso sulla nave e chi lo aveva subito, in base all'editto del pretore, agiva contro l'armatore, ma, qualora si fosse identificato il ladro, poteva invece scegliere se esperire contro di lui l'azione di furto *ius civile* (D. 47.5.1.4, Ulp. l. 38 *ad ed.*: *cum ... in navi res perit, ex edicto praetoris obligatur exercitor navis ... ita, ut in potestate sit eius, cui res subrepta sit, utrum mallet cum exercitore honorario iure an cum fure iure civili experiri*). Mediante l'*actio furti in factum* il derubato conseguiva una somma pari al doppio del valore delle cose rubate. Invece, per i danni arrecati per colpa dei dipendenti dell'armatore, il pretore concedeva un *actio damni in factum* a somiglianza di quella *legis aquilia de damno iniuria dato*. Essa tendeva ad ottenere la condanna al doppio del danno: D. 4.9.7 (Ulp. l. 18 *ad ed.*) e concorreva con l'azione nascente dalla legge Aquilia, quando si riusciva a risalire all'autore del danno: D. 4.9.6.4 (Paul. l. 22 *ad ed.*): *... possumus autem ... damni actione uti cum nautis, ut certi hominis factum arguamus: sed una contenti esse debemus, et si cum exercitore egerimus, prestare ei debemus actiones nostras ...*

In entrambe le ipotesi si desumeva la natura oggettiva della responsabilità dell'armatore per il danno commesso dai marinai, correlata al rischio derivante dall'esercizio dell'impresa.

La sanzione pecuniaria del *duplum*, di reminiscenza romana, fu poi contemplata anche nella Tabula Amalfitana (cap. 16). Essa veniva devoluta alla comunità e dimostrava che l'infrazione disciplinare, oltre a presentarsi come inadempienza contrattuale, rappresentava un comportamento contrario alla convivenza di bordo ed un pregiudizio alla compattezza della forza-lavoro, confermando che la violazione dell'obbligo della collaborazione che legava i partecipanti alla spedizione, metteva tutti sullo stesso piano di responsabilità.

⁶¹ La dottrina (V. De Robertis, 1946, 132 s.) è ormai concorde nel considerare oggetto della *locatio operarum*, per lo meno nella prima età classica, la persona stessa del lavoratore. Pertanto, l'obbligo di lavoro non scaturiva direttamente dal contratto posto in essere, ma in relazione allo stato di dipendenza in cui veniva a trovarsi il lavoratore *mercedes conductus*. D. 7.1.23.1 (Ulp. l. 17 *ad Sab.*): *Quoniam autem diximus quod ex operis adquiritur ad fructuarium pertinere, sciendum est etiam cogendum eum operari: etenim modicam quoque castigationem fructuario competere Sabinus respondit et Cassius libro octavo iuris civilis scripsit, ut neque flagellis caedat*.

⁶² Normalmente le convenzioni si usavano contrarre ad *certum tempus*, di solito un anno.

⁶³ Cfr. De Robertis, 1946, 263. Sulle proiezioni avute da siffatta disciplina nelle età successive ed, in particolare, negli Statuti marittimi evidenzio, con riferimento al contratto di arruolamento, che il marinaio poteva essere ingaggiato a compenso fisso (*ire, navigare o vadere ad marinarium*). Risultava anche questo una sorta di paga o salario concordabile in funzione delle rotte da percorrere ed anche in base alla durata dell'impegno di lavoro. In contrapposizione ed in alternativa esisteva anche l'espressione alla parte (*ire ad partem*), ovvero l'ingaggio a compartecipazione, sia per gli utili che, ovviamente, per le eventuali perdite. Per il contratto di lavoro e le forme nel Mediterraneo cfr. Roberti, 1932; Zeno, 1939; Zeno, 1946, 270-275; Anselmi, 1981, 609-624 (=1991, 43-52).

una condizione di “vincolatività”. Infatti, come si è detto, durante il IV secolo, l'esercizio della navigazione non fu più libero, ma diventò un servizio obbligatorio nei confronti dell'Impero e/o delle *civitates*⁶⁴.

Ne conseguì una condizione di assoggettamento che spesso fu compensata dall'esonero concesso ai *navicularii* dagli *onera* e *munera*⁶⁵.

⁶⁴ Ci si è chiesto se, effettivamente, tutti i *navicularii* dell'Impero si trovassero nella condizione suddetta o se ve ne fossero alcuni che, a diverso titolo, godevano dell'esenzione dalla *functio*. Sostengono l'esistenza di membri della corporazione non soggetti alla *functio*: Rougé, 1966, 263 ss, 482 s.; Cracco Ruggini, 1976, 80; De Martino, 1979, 426 s.; di segno contrario Waltzing, 1895-1900, II, 54 s. In particolare, De Robertis, (1937, 196 ss; De Robertis, 1971, 2, 187 ss, 205 ss., 216-223) aveva sostenuto l'esistenza di *navicularii vacui* o *privati*, accanto a quelli definiti *obnoxii*, in testi giuridici datati fra il IV e V secolo, e ne aveva quindi dedotto che non si poteva parlare di vincoli assoluti per il periodo suddetto; nel corso del V secolo, poi gli armatori liberi sarebbero stati tutti asserviti; infine, fra il V e VI secolo, si sarebbe, al contrario, verificato un fenomeno di progressivo svincolamento, che avrebbe portato ad una riconquista dell'indipendenza.

⁶⁵ C. Th. 13.5.5: *Navicularios omnes per orbem terrarum per omne aevum ab omnibus oneribus et muneribus, cuiuscumque fuerint loci vel dignitatis, secures, vacuos, immunes esse praecipimus, sive decuriones sint, sive plebei, seu potioris alterius dignitatis, ut a collationibus et omnibus oblationibus liberati, integris patrimoniis, navicularium munus exerceant*. Costituzione questa riconfermata nel 386 dagli imperatori Graziano, Valentiniano e Teodosio. V. C. Th. 13.5.17: *Omnes navicularii per omne aevum ab omnibus oneribus et muneribus et collationibus et oblationibus sublevantur, cuiuscumque loci fuerint vel dignitatis. Et quicumque contra istam fecerit legem, seu custos litorum seu vectigalium praepositus seu exactor vel decurio seu rationalis vel iudex cuiuscumque provinciae, exhibitus sublatis universis facultatibus suis capitali sententiae subiugetur*. Così la *excusatio tutelae*, il privilegio del foro (C. Th. 13.5.7: *Pro commoditate urbis, quam aeterno nomine iubente deo donavimus, haec vobis privilegia credidimus deferenda, ut navicularii omnes a civilibus muneribus et oneribus et obsequiis habeantur immunes et ne honores quidem civicos, ex quibus aliquod incommodum sentiant, subire cogantur. Ab administratione etiam tutelae, sive legitimae sive eius, quam magistratus aut provinciae rectores iniungunt, habeantur immunes. Et vacatione legis Iuliae et Papiae potiantur, ut etiam nullis intervenientibus liberis et viri ex testamento uxorum solidum capiant et ad uxores integra voluntas perveniat maritorum. De proprietate etiam vel hereditate vel qualibet alia civili causa pulsati ne ex rescripto quidem nostro ad extraordinarium iudicium evocentur, sed agentibus in suo foro respondeant. Et ad exemplum Alexandrini stoli quaternas in frumento centesimas consequantur ac praeterea per singula milia singulos solidos, ut his omnibus animati et nihil paene de suis facultatibus expendentibus cura sua frequentent maritimos commeatus.*); la concessione della dignità equestre da parte di Costantino e di Giuliano, confermata da Valentiniano, Valente e Graziano. V. C. Th. 13.5.16 *pr.*: *Delatam vobis a divo Constantino et Iuliano principibus aeternis equestris ordinis dignitatem nos firmamus. Quod cum ita sit, si quis contra interdicta innumerabilium sanctionum corporali vos iniuria pulsare audeat, digna expiatione est luiturus ausum inmanis admissi, apparitione quoque sua ultimo supplicio deputanda, cuius monitio hanc debet sollicitudinem sustinere, ut iudices prava forsitan indignatione succensos ab illicitis tempestitiva suggestionem deducat.1. Huic illud additur, ne, qui certum ordinem ex nostra definitione retinetis, ulli vos alteri hominum generi haerere vereamini nec timeatis vos civitatum municipibus innecti. Ex nullo itaque nexu, nulla causa, nulla persona decurionum vos obsequia contingent, cum praesertim priscis constitutionibus, quarum series orationis paginis antelata est, magis illud invaluisse perhibeatis, ut plerumque et ordinarios curiales naviculariorum sibi necessitas vindicaret.*); la esenzione dal *vectigal* (C. Th. 13.5.23: *Solos navicularios a vectigali praestatione immunes esse praecipimus. Omnes vero mercatores teneri ad supra dictam praestationem in solvendis vectigalibus absque aliqua exceptione decernimus*; 24: *Ne qua causatio vectigalium nomine relinquatur, hoc observari decernimus, ut nulla omnino exactio naviculariis ingeratur, cum sibi rem gerere probabuntur, sed a praestatione vectigalium habeantur immunes*). Sul punto, cfr De Robertis, 1937, 8 s; De Salvo, 1992, 538 s. e 575 nt 410.

I provvedimenti concernenti questo esonero erano, pertanto, indirizzati ai *navicularii*.

Sorge di qui l'interrogativo sulle persone effettivamente beneficiarie di esso. Correntemente i *navicularii* erano gli organizzatori della navigazione, cioè gli armatori, perciò a rigori l'esonero *de quo* parrebbe aver riguardato soltanto loro.

È concepibile, però, che l'equipaggio, perché in navigazione, potesse restare sottoposto agli oneri ed ai doveri civili? L'interrogativo non appare risolto nelle fonti, sicché siamo spinti a mere congetture: o che in questo caso il termine *navicularius* fosse ampliato sino a comprendere tutti gli addetti alla navigazione oppure, che gli oneri ed i *munera* fossero soprattutto quelli economici, non addossabili a tutti i membri dell'equipaggio perché non facoltosi.

Comunque il disfavore nei confronti dei marinai esisteva ed è evidenziato dal fatto che non spettava loro nessuna garanzia ed, in particolare, il privilegio sulla nave per la mancata corresponsione del salario⁶⁶.

⁶⁶ Sulla questione, cfr. Gandolfo, 1883, 288 s. V., altresì, *ivi* nt. 53. È da notare che questa discriminazione fu oggetto di attenzione nelle epoche successive. Alcuni miglioramenti, in realtà, si ebbero nell'età bizantina. Più dettagliate disposizioni, concernenti, la posizione giuridica ed economica del *nauta* nel corso della navigazione, erano contenute nel *Nómos Podíon Nautikós*, collezione di norme del periodo isaurico, verosimilmente formata durante il regno di Leone il Saggio.

Nel cc. 46 si prescriveva che il marinaio, ingaggiato ad anno, in caso di perimento totale o parziale della nave, non perdeva il diritto alla retribuzione, e, nel caso perisse con la stessa nave, il salario a lui spettante era devoluto interamente a beneficio dei suoi eredi e per l'intero anno. Di ispirazione al diritto romano era la figura, contemplata nel *Nómos Podíon Nautikós* del marinaio ingaggiato solo per un determinato periodo di tempo e quindi a salario fisso (cc. 5 e 64: μιστὸς). Veniva, altresì, specificamente determinata la misura del salario, che risultava equamente diviso tra tutti i membri dell'equipaggio secondo la gerarchia di bordo. Nel *Nómos* tutte le funzioni tecniche dell'antico *magister navis* sono assunte dal *naukleros* perché era a lui che competeva, prima d'intraprendere un viaggio, verificare le condizioni di efficienza della nave e di tutti gli attrezzi (cc. 34/III). I *nautai* costituivano l'equipaggio della navigazione, soggetti all'autorità del *naukleros*, tanto che proprio in virtù di questo rapporto di subordinazione era il *naukleros* a rispondere dei danni colposamente causati dai marinai nell'atto di caricare a bordo le merci. La condizione economica e giuridica del marinaio si delinea con maggiore stabilità nelle raccolte successive *al Nómos*. Non è possibile rendere conto in questa sede sulle disposizioni contenute negli Statuti marittimi delle città italiane, temi complessi ed ampiamente studiati in letteratura (cfr. fra tutti, De Barbieri, 1893). Passo, dunque, all'argomento che qui più interessa, il trattamento del marinaio. Di ciò era testimonianza il cap. 33 del *Consolato del mare*: *Se la nave, o altro vasello doppo che habbia fatto alcun viaggio, sarà venduta a instatia delli creditori, del pretio habbuto per il tal vaso sono pagati prima li servitori, et marinari del detto vaso della lor mercede, et questo senza fidejussione de restitutione, et sono anziani ad ogni altra sorta di credito*. In tale raccolta, infatti, era giunta a compimento quella tendenza, già manifestata da numerosi statuti precedenti, intesa ad assegnare un ruolo di primo piano alla condizione del marinaio. Esso formato a Barcellona (v. fra tutti, v. Pardessus, 1959, 1 ss) nella seconda metà del sec. XIV, unificò il diritto marittimo dei popoli mediterranei, esercitando una profonda influenza sulle legislazioni dei Paesi e delle città che si affacciavano su quel mare, come si desumeva dal suo stesso *incipit*: *“açi comencen les bones costumes de la mar”*. *Aquests son los bonos stabliments ò los bones costumes que son de fet de mar, que los savis homens qui van perlomon ne començaren à donar als nostres antecessors* (Cap. 46). Più spiccatamente ancora il privilegio a favore dei marinai statuito al cap. 135: *Padrone di nave è tenuto a' marinari, che del nolo che li sarà pagato, lui debba pagare a' detti marinari, et se il nolo non basta, lui se ne debbi fare imprestare, et se non troverà chi ne gli presti la nave si debba vendere, et che si paghino li marinari*

Riferimenti bibliografici

Anselmi S. (1981). Disciplina e salari marittimi in Adriatico: due casi della costa italiana, XIV-XV sec., in R. Ragosta, ed. *Le genti del mare Mediterraneo*, I. Napoli: L. Pironti, p. 609 ss. (= Anselmi S., 1991, Arruolamento, disciplina e salario dei marittimi: il caso di Ancona nei secoli XIV-XV, in R. Ragosta, ed. *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*. Ancona, p. 43 ss.)

Bianchini M.G. (2007). Attività commerciali fra privato e pubblico in età imperiale, in C. Cascione- C. Masi Doria, eds. *Fides Humanitas Ius*. I. *Studi in onore di Luigi Labruna*. Napoli: Editoriale Scientifica, pp. 424 ss.

Buckland W.W. (1908). *The Roman Law of Slavery. The Condition of the Slave in Private Law from Augustus to Justinian*. Cambridge: University Press

Campanella A. (2009). Brevi riflessioni su D. 50.16.185 (Ulp., 28 ad ed.). Profili terminologico-concettuali della definizione ulpiana di *taberna instructa* e locuzioni sostanzialmente equivalenti nella riflessione giurisprudenziale romana tra il I sec. a.C. e il III d.C. *Diritto@Storia*, Tradizione romana, 8

Casola M. (2015). Armatrici e marinaie nel diritto romano in R. Pagano, F. Mastroberti, eds. *La donna nel diritto nella politica e nelle istituzioni*, Quaderni del Dipartimento Jonico, 1., p. 3-18

Casson L. (1964). *Illustrated History of Ships and Boats*. New York: Doubleday & Company

Casson L. (1971). *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton-New Jersey: Princeton legacy Library

Casson L. (2004). *Navi e marinai dell'antichità*, (titolo originale: *The Ancient Mariners*, trad. di C. Boero Piga). Milano: Mursia

Cerami P. (2004). Terminologia, oggetto e periodi storici del diritto commerciale romano in P. Cerami, A. Di Porto, P. Petrucci, eds. *Diritto commerciale Romano. Profilo Storico*, II ed. Torino: Giappichelli, p. 3-33

Cerami P. (2007). Diritto commerciale romano: dalla prassi dello scambio all'*exercitio negotiationis*. *Studi Senesi*, 119, p. 248

Chiusi T.J. (1993). Contributo allo studio dell'editto de «*tributoria actione*» in *Atti dell'Accademia Nazionale dei Lincei*, vol 3, fasc. 4. Roma: Accademia Nazionale dei Lincei, p. 284 ss.

Chiusi T.J. (2007). Diritto commerciale romano? Alcune considerazioni critiche, in C. Cascione- C. Masi Doria, eds. *Fides Humanitas Ius*. II. *Studi in onore di Luigi Labruna*. Napoli: Editoriale Scientifica, pp. 1030 ss.

inanzi che persona vi sia, né prestatore, né altra persona. Perché il marinaio non ci fusse se non un chiodo di che si potesse pagare, si debba pagare.

Cracco Ruggini L. (1971). Le associazioni professionali nel mondo romano-bizantino, in AA.VV., eds. *Artigianato e tecnica nella società dell'Alto Medioevo occidentale*, XVIII. Settimana di Studio del Centro Italiano sull'Alto Medioevo, (Spoleto 1970). Spoleto: CISAM

Cracco Ruggini L. (1976). *Collegium e corpus*: la politica economica nella legislazione e nella prassi, in G.G. Archi, ed. *Istituzioni giuridiche e realtà politiche nel tardo impero (III-V sec. d.C.)*. Atti di un incontro tra storici e giuristi (Firenze 2-4 maggio 1974). Milano: Giuffrè, p. 63-94

De Barbieri E.R. (1893). *I marinai negli Statuti Marittimi Italiani del Medio-Evo*. Contributo alla Storia del Diritto Marittimo Privato. Genova: Tipografia del R. Istituto Sordo-Muto

De Robertis F.M. (1937). Il *corpus naviculariorum*, nella stratificazione sociale del basso impero. Contributo alla critica del Codice Teodosiano. *RDN*, Anno III, n. 2, p. 3 ss.

De Robertis F.M. (1938). *Il Diritto Associativo Romano Dai Collegi Della Repubblica Alle Corporazioni Del Basso Impero*. Vol. I. Bari: Laterza

De Robertis F.M. (1946). *I rapporti di lavoro nel diritto romano*. Milano: Giuffrè

De Robertis F.M. (1952). “*Receptum nautarum*”. Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano, con riferimento alla disciplina particolare concernente il caupo e lo stabularius. *Annali Bari* 12

De Robertis F.M. (1963). *Lavoro e lavoratori nel mondo romano*. Bari: Adriatica Editrice

De Robertis F.M. (1965). D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età repubblicana. *SDHI*, 31, p. 94 ss.

De Robertis F.M. (1971). *Storia delle corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, 1. Bari: Adriatica

De Robertis F.M. (1981). *Il fenomeno associativo nel mondo romano. Dai collegi della Repubblica alle Corporazioni del Basso Impero*. Napoli, 1955, rist. Roma: L'Erma di Bretschneider

De Martino F. (1937). *Navis-eadem navis-specificatio*. *RDN*, 3, I-II, p. 46 ss. (= *Diritto privato società romana*, Roma, 1982, p. 47 ss; = *Diritto economia e società nel mondo romano*. I. *Diritto privato*, Napoli, 1995, p. 101 s.)

De Martino F. (1979). *Storia economica di Roma antica*, 1. Firenze: La Nuova Italia, voll. 1-2

De Martino F. (1997). *Diritto economia e società nel mondo romano*. III *Economia e società*. Napoli: Jovene

De Salvo L. (1984). Sul problema della *vacatio dei navicularii* in V. Giuffrè, ed. *Sodalitas: “Scritti in onore di Antonio Guarino”*, 4. Napoli: Jovene, p. 1645-1657

De Salvo L. (1992). *Economia privata e pubblici servizi nell'impero romano*. I *corpora naviculariorum*. Messina: Samperi

De Visscher F. (1949). La notion de “corpus” et le regime des associations privées à Rome, in AA.VV., eds. *Scritti in onore di Contardo Ferrini*, 4. Milano: Pubblicazioni dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, p. 43 ss.

Di Porto A. (1997). Il diritto commerciale romano. Una «zona d'ombra», nella storiografia romanistica e nelle riflessioni storico-comparative dei commercialisti, in AA.VV., eds. *Nozione, formazione e interpretazione del diritto dall'età romana alle esperienze moderne. Ricerche dedicate al prof. F. Gallo*, 3. Napoli: Jovene, p. 413-452

Di Porto A. (1984). *Impresa collettiva e schiavo manager in Roma antica (II sec. a.C.-II sec. d.C.)*. Milano: Giuffrè

Fadda C. (1987). *Istituti commerciali del diritto romano. Introduzione*. II ed. Napoli: Jovene

Fercia R. (2002). *Criteri di responsabilità dell'exercitor: modelli culturali dell'attribuzione di rischio e “regime” della nossalità delle azioni penali in factum contra nautas, caupones, et stabularios*. Torino: Giappichelli

Foldi A. (1996). Remarks on the Legal Structure of Entreprises in Roman Law. *RIDA*, 43, pp 179 ss.

Gallo F. (1992). *Negotiatio* e mutamenti giuridici nel mondo romano, in M. Marrone, ed. *Imprenditorialità e diritto nell'esperienza storica. Atti del Congresso della Società italiana di Storia del diritto*, Erice 22-25 Novembre 1988. Palermo (= F. Bona, M. Miglietta, eds. *Opuscula selecta*, Padova: Cedam, 1999)

Gandolfo E. (1883). *La Nave nel Diritto romano*. Genova: Tip.Edit. e Lit. di Gio. Sambolino

Giomaro, A.M. (2011). Dall'*instruere* all'*instrumentum* e viceversa nell'economia della Roma antica. *Studi urbinati di scienze giuridiche politiche ed economiche*. Nuova serie, 78, p. 45-104

Giomaro A.M. (2012). *Mutuo, inadempimento e onere della prova nel diritto commerciale romano*. Fano: Aras Edizioni

Giuffrè V. (1983). *Il 'diritto militare' dei Romani*. Seconda edizione riveduta ed integrata. Bologna: Pàtron Editore

Guarino A. (1965). “Magister” e “gubernator navis”. *Labeo*, XI, p. 36 ss.

Lazo P. (2009). Emprendimiento en Roma antigua: de la política al derecho. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* 33, p. 641 ss.

Honoré T. (1982). *Ulpian*. California: Clarendon Press

Ligios M. A. (1996). *Interpretazione giuridica e realtà economica dell'“instrumentum fundi” tra il I sec. a.C. e il III sec. d.C.* Napoli: Jovene

Ligios M.A. (2001). “Taberna”, “negotiatio”, “taberna cum instrumento” e “taberna” nella riflessione giurisprudenziale classica, in AA.VV., eds. “*Antecessori oblata*”. *Cinque studi dedicati a A. Dell'Oro*, Padova: Cedam

Ligios M.A. (2013). *Nomen negotiationis. Profili di continuità e di autonomia della negotiatio nell'esperienza giuridica romana*, Torino: Giappichelli

- Lo Cascio E. (1999). I caratteri dell'economia imperiale, in AA.VV., *Introduzione alla storia di Roma* (I Manuali), 1 ed. Milano: Edizioni Universitarie di Lettere Economia Diritto, p. 368 ss.
- Manfredini A.D. (1988). *Costantino la tabernaria il vino*, in *Atti del VII Convegno internazionale dell'Accademia Romanistica Costantiniana* (Spello-Perugia-Norcia, 16-19 ottobre 1985). Napoli: Esi, p. 328 ss.
- Mantovani D. (1999). *Le formule del processo privato romano*. Per la didattica delle istituzioni di diritto romano. Padova: Cedam
- Miceli M. (2001). *Sulla struttura formulare delle actiones adiecticiae qualitatis*. Torino: Giappichelli
- Miceli M. (2008). Studi sulla «rappresentanza» nel diritto romano, I vol. Milano: Giuffrè
- Moschetti C.M. (1964). Il “*gubernator navis*”. *SDHI* 30, p. 50-113
- Moschetti C.M. (1966). *Gubernare navem gubernare rem publicam. Contributo alla storia del diritto marittimo e del diritto pubblico*. Milano: Giuffrè
- Moschetti C.M. (1969). Aspetti organizzativi dell'attività commerciale marittima nel bacino del Mediterraneo durante l'impero romano. *SDHI* 35, p. 388 ss.
- Moschetti C.M. (1977). Nave (dir. Romano). *Enc. dir.*, XXVII. Milano: Giuffrè, p. 565 ss.
- Navarrini U. (1901). *Studi sull'azienda commerciale (vendita, usufrutto, pegno, locazione)*. Modena: Direzione Archivio giuridico
- Nicolet C. (1994). *Economy and Society, 133-43 B.C.*, in J.A. Crook, A. Lintott, E. Rawson, eds. *The Cambridge Ancient History*, 9, II ed. Cambridge: University Press, p. 622 ss.
- Olivercroma K. (1954). “*Corpus*” and “*collegium*” in D.3.4.1. *Iura*, 5, p. 181-189
- Ortu R. (2003). Note in tema di organizzazione e attività dei *venaliciarii*. *Diritto@Storia*, Tradizione romana, 2
- Pardessus J.M. (1959). *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Paris, 1828-1845, rist., II. Torino: Giappichelli, p. 1 ss.
- Petrucci A (2007). *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori*. Vol. 1. Torino: Giappichelli
- Purpura G. (1996). *Studi romanistici in tema di diritto commerciale marittimo*. Messina: Rubettino
- Reddé M. (1986). *Mare Nostrum- Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la Marine Militaire sous l'Empire Romain*. Roma: Écoles françaises de Rome
- Richichi R. (2001). L'inquadramento della nave nelle categorie delle “*res*” in diritto romano. *Rivista di Diritto Romano*, 1, p. 1 s.
- Roberti M. (1932). Il contratto di lavoro negli statuti medioevali. *Rivista internazionale di scienze sociali e discipline ausiliari*, XL
- Rocco A. (1898). La responsabilità degli armatori nel diritto romano. *Giur. it.*, p. 4301 ss.

- Rostovtzev M. (1976). *Storia economica e sociale dell'impero romano*, tr. it. Firenze: La Nuova Italia
- Rougé J. (1966). *Recherches sur l'Organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*. Paris: S.V.P.E.N
- Rougé J. (1975). *La Marine dans l'antiquité*. Paris. (tr. it. La navigazione antica, Roma, 1990; già Firenze, 1977)
- Serrao F.(1989). *Impresa e responsabilità a Roma nell'età commerciale*. Pisa: Pacini Editore
- Serrao F. (1990). L'impresa in Roma antica. Problemi e riflessioni, in *Atti del Seminario sulla problematica contrattuale in diritto romano*, II, Milano 7-9 aprile 1987. Milano: Cisalpino Istituto Editoriale Universitario
- Serrao F (2000). Impresa, mercato, diritto, in E. Lo Cascio, ed. *Mercati permanenti e mercati periodici nel mondo romano. Atti degli incontri capresi di Storia dell'economia antica* (13-17 Ottobre 1997). Bari: Edipuglia
- Stolfi E. (2009). La soggettività commerciale dello schiavo nel mondo antico: soluzioni greche e romane. *TSDP*, p. 34 ss.
- Tafaro S. (1980). *La interpretatio ai verba 'quanti ea res est' nella giurisprudenza romana. L'analisi di Ulpiano*. Napoli: Jovene
- Tafaro S. (1984). *Regula e ius antiquum in D. 50.17.23. Ricerche sulla responsabilità contrattuale*. Bari: Cacucci
- Tafaro S. (2009). *Ius hominum causa constitutum, Un diritto a misura d'uomo*. Napoli: Esi
- Wacke A. (1994). Die adjektivischen Klagen im Überblick. Erster Teil: von der Reederund der Betriebsleiterklage zur direkten Stellvertretung. I. *ZSS*, 111, p. 280 ss (trad. it. Alle origini della rappresentanza diretta: le azioni adietizie, in AA.VV. (1997), eds. *Nozione formazione e interpretazione del diritto dall'età romana alle esperienze moderne*. Ricerche dedicate al Prof. Filippo Gallo, II. Napoli: Esi, p. 596 ss.)
- Wagner H. (1982). Zur wirtschaftlichen und rechtlichen Bedeutung der Tabernen, in A. Biscardi, F. Pastori, eds. *Studi in onore di Arnaldo Biscardi III*. Milano: Istituto editoriale Cisalpino, La Goliardica, 391 ss.
- Waltzing J.P. (1895-1900). *Étude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident*, 2, 4. Louvain: C. Peeters
- Zeno R. (1939). L'arruolamento nel diritto marittimo medioevale. *Riv. st. dir. it.*, XII, p. 310 ss.
- Zeno R. (1946). *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*. Milano: Giuffrè