**La Lex Rhodia:**

**una legge della dogana di Rodi.**

(fig. 1)

in: Congresso Società Italiana Storia del Diritto

“Mediterraneo. Un mare di diritti”

26/27 novembre 2021

Un caso paradossale nella storia del diritto si verifica quando una disposizione, sorta con una determinata finalità, viene con il passare del tempo ad essere stravolta e richiamata proprio per legittimare la pratica opposta, che originariamente era volta a reprimere.

Come si è sostenuto in diversi contributi a partire dal 1976[[1]](#footnote-1), credo che tale sia il caso della *Lex Rhodia*, emanata in origine per arginare il diritto di naufragio, favorire la frequentazione del porto di Rodi e avvantaggiare l’utilizzazione dei suoi cantieri di rimessaggio, contrastando il diritto d’impadronirsi dei relitti, e non soltanto, come è noto, per regolare il *iactus mercium*, e oggi finita per supportare la cd. “*law of salvage*”, un moderno principio del diritto marittimo internazionale in base al quale colui che aiuta a recuperare la nave o il carico in pericolo in mare ha diritto a una ricompensa proporzionale al valore della proprietà salvata. Tale equa rimunerazione può finire ad avallare una sorta di *ius naufragii*.

Se vi fu, come è assai probabile, una specifica legge rodia marittima, il suo intento originario era inizialmente doganale, ben lontano dalla moderna “*law of salvage*”, che non si basa affatto su di una “venerabile legge del mare”, su principi cioè di diritto rodio e romano, come è stato infondatamente sostenuto in una sentenza di una Corte d’Appello degli Stati Uniti mirante a riconoscere il primitivo *ius naufragii* nel caso del relitto in acque internazionali profonde del *Titanic[[2]](#footnote-2)* (fig. 2).

E’ errata la prassi di considerare l’antica legge rodia del mare come una sorta di contenitore di pratiche marittime di qualsiasi tipo, ma in particolare anche il moderno diritto ad un giusto compenso proporzionato a quanto recuperato costituisce in realtà una mitigazione dell’antichissimo uso di impadronirsi interamente dei relitti, i “frutti del mare”,[[3]](#footnote-3) che si applicava in Egeo, a Creta, a Schiro e forse anche nell’età più antica nella stessa Rodi[[4]](#footnote-4), non solo ai relitti spiaggiati o galleggianti, ma anche ai naufraghi e persino alle navi approdate integre senza permesso, che avrebbero potuto essere sequestrate dall’autorità locale e che la legge di Rodi nell’intento originario mirava a contrastare. Infatti la nozione di relitto sembra aver avuto nell’antichità un significato molto più esteso che ai nostri giorni: oltre ai resti di un bastimento naufragato, comprendeva anche tutte le navi salve ed intatte che, dirottate, approdavano in uno stato straniero indotte dalla necessità. Inoltre, la nozione di relitto non si limitava soltanto agli oggetti materiali, ma si applicava egualmente alla persona umana, naufragata o navigante a bordo della nave dirottata[[5]](#footnote-5).

A distanza di tempo dalle mie prime ricerche sul tema, vorrei riconsiderare le fonti residue, non numerose, sull’originario contenuto doganale della legge di Rodi, lasciando ad altri le note e rilevanti problematiche romane del *iactus*.

Innanzitutto un testo di Tertulliano (fig. 3) sulle tematiche della *lex Rhodia*, che alla fine del II sec. d.C. si riferisce ad essa come ad una legge contrapposta alla *Pontica.* In *Adversus Marcionem*[[6]](#footnote-6) l’apologeta e giurista[[7]](#footnote-7), richiamando la *Rhodia*, ironizzava contro il suo avversario, eresiarca ed armatore di Sinope nel Mar Nero, che negava ogni autorità all’Antico Testamento e incorreva nell’errore giudaico di non riconoscere in Gesù il Cristo annunciato: come i Giudei - Tertulliano dice - certi che Cristo fosse uno straniero, lo respinsero e uccisero, non avendolo riconosciuto, così quell’armatore pontico si sarebbe attenuto, non alla mediterranea e più umana legge Rodia, ma proprio alla Pontica. Infatti secondo un *tópos* antico il Ponto, regione marginale e selvaggia, era ritenuto zona di naufragatori e di pirati ove si era applicato il diritto d’impadronirsi dei relitti uccidendo o assoggettando a schiavitù i naufraghi stranieri[[8]](#footnote-8), e dunque è assai chiara la contrapposizione tra legge disumana praticata nei confronti dei naviganti del Mar Nero e costume opposto ispirato all’ospitalità dei Rodii. Soltanto se si riferisce il testo di Tertulliano, certamente esperto di diritto, al *ius naufragii*, la testimonianza diviene significativa e non “del tutto ininfluente (e bislacca)” da chi attribuisce la *Lex* al solo *iactus mercium*. Né vale osservare con alquanto candore, che “non può così essere ridotta la *Lex Rhodia de iactu*,ad una mera esenzione fiscale” e che effettuandosi il getto talvolta in alto mare, la questione dei *portoria* in tal casonon si poneva[[9]](#footnote-9), perché, nulla togliendo all’importanza della regolamentazione romana sull’avaria, qui si sta cercando di ricostruire l’originario spunto rodio in base alle scarse fonti superstiti, che solo in tal modo, divenute comprensibili, entrano in sintonia.

 Evidentemente la *lex Pontica* non è da intendere alla lettera come una vera e propria legge, ma come una pratica barbarica, innovata dai Rodii con la protezione in caso di necessità.

Altra importante testimonianza residua sull’accoglienza rodia, con esenzione dai dazi, è il noto frammento D. 14, 2, 9 di Volusio Meciano *ex lege Rhodia* (fig. 4).

“Petizione di Eudemone di Nicomedia all’imperatore Antonino:

Signore imperatore Antonino, avendo noi fatto naufragio in Icaria,

siamo stati rapinati dai pubblicani preposti alle isole Cicladi. Antonino

risponde a Eudemone: Io sono il signore del mondo, ma vi è la

legge del mare. Si giudichi secondo la legge rodia nautica nella misura

in cui nessuna legge delle nostre si contrappone ad essa. Lo stesso

giudicò anche il molto divino Augusto”.

La confisca effettuata dai pubblicani delle Cicladi della nave di Eudemone, naufragata lungo le coste della isola d’Icaria nei pressi di Rodi, si spiega, non tanto ricorrendo alla persistenza di un antico diritto dell’amministrazione fiscale sui relitti, chiaramente contrastato in età romana, come indicano ad esempio C. 11, 6, 1 (*Ant.*)[[10]](#footnote-10), ove un imperatore Antonino si chiede: “…che diritto ha il fisco di ricercare un vantaggio in una faccenda così luttuosa” come un naufragio o il senatoconsulto ricordato in D. 47, 9, 7 e contenente un divieto d’impadronirsi dei relitti indirizzato, oltre che ai privati ed ai soldati anche ai liberti ed agli schiavi del principe[[11]](#footnote-11), o ancora D. 39, 4, 16, 8, ove si legge: “Se per la necessità di una tempesta avversa il carico fu gettato fuori bordo, i *Divi Fratres* rescrissero che esso non fosse soggetto a sequestro”[[12]](#footnote-12), evidentemente a causa della pretesa della corresponsione del dazio per le merci recuperate o scampate alla tempesta ed esentate dalla *Lex* dei Rodii da tempo, che, come in D. 14, 2, 9, il naufrago non era in grado di pagare, subendo la confisca[[13]](#footnote-13).

Anche in questo caso, come nel precedente patristico, quale spiegazione potrebbe trovare, se così non fosse, l’accoglienza del testo nel titolo sulla *Lex Rhodia* del Digesto e la enigmatica, ma inconfutabile, dichiarata provenienza dall’opera (?) di Volusio Meciano sulla *Lex Rhodia*? E’ da tenere presente che Meciano, oltre ad essere stato prefetto d’Egitto e avere scritto singolari opere di metrologia[[14]](#footnote-14), utili per giuristi e mercanti, fu *praefectus annonae*, carica profondamente coinvolta in faccende marittime[[15]](#footnote-15).

Infine un’ultima, non marginale, testimonianza va tenuta in conto: l’epigrafe doganale di Cauno (fig. 5), databile al I sec. d.C., quando la cittadina della *Peraea* rodia, divenuta *civitas* *libera*, si era trovata nella condizione di potere riscuotere autonomamente dazi doganali, liberandosi dallo sfruttamento dei Rodii[[16]](#footnote-16).

In età ellenistica Cauno era stata acquistata dai Rodii con il versamento di una forte somma ai Tolomei e tale acquisto era stato determinato da motivi soprattutto economici, in quanto la cittadina era ubicata sulla terraferma asiatica, proprio di fronte a Rodi, a pochi chilometri di distanza, ed era così in grado di assicurare alla comunità rodia elevati introiti daziari, così come Stratonica, donata dai Seleucidi. E’ dunque assai probabile che nel regolamento (ll. E 18 – F 4), esentando dai dazi le mercanzie trasportate da imbarcazioni spinte in porto dalle tempeste, insieme ai materiali necessari per le riparazioni, si perpetuasse parte del contenuto originario dell’antica *Lex* applicata nell’isola di Rodi in età ellenistica, la *Rhodia* appunto*,* e l’iscrizione in alcuni punti infatti si ricollegava ad un preesistente *dèmosionikòs nómos*.

Tale è anche l’opinione di Giovanna Merola, che non condivide però la congettura di Manfredini che essa possa essere stata recepita in età classica in una *lex collegii*[[17]](#footnote-17), sia perché si scontra, afferma la Merola, “con quanto sappiamo della natura della *lex collegii*, sia con l’organizzazione dei *navicularii*”[[18]](#footnote-18). Sembra in generale che la *lex collegii* sia stata “uno statuto ad uso interno”, riferibile “sempre e comunque ad associazioni locali”[[19]](#footnote-19).

Se però è fondata, come ritiene la prevalente dottrina, l’identificazione, nella frase finale di D. 14, 2, 9, dell’Augusto con l’imperatore Ottaviano, in coerenza con le notizie tramandate di omaggi tributatigli da tutti i naviganti[[20]](#footnote-20), appare possibile riferire a lui l’accoglimento di un principio favorevole a coloro che correvano rischi sul mare e stavano insieme per ragioni di mercatura, autorizzato tramite un senatoconsulto su proposta del principe[[21]](#footnote-21), valido come legge speciale, in conformità all’autonomia normativa delle corporazioni, ma subordinato alla legge generale. Così appunto dispose Ottaviano Augusto nella disciplina del fenomeno associativo nella *lex Iulia de collegiis*[[22]](#footnote-22).

Nel presunto regolamento marittimo comunque le disposizioni comprese sarebbero state certo non a danno dei membri della corporazione e ciò induce a ritenere che la soluzione del caso proposto sia stata infine favorevole al naufrago che si appellava al principe, escludendo il sequestro e l’obbligo al pagamento dei dazi per le merci comunque approdate[[23]](#footnote-23).

Sia che la *Lex Rhodia* fosse stata realmente trasfusa, o meno, in una *lex collegii* marittima dell’età del principato, resta comunque certo il fatto che l’imperatore in D.14, 2, 9 ne ribadiva l’applicabilità, risolvendo felicemente la vicenda del naufrago, autore della petizione al principe, e che tale problematica, certo estranea al *iactus mercium*,non avrebbe avuto motivo alcuno di essere inserita in un titolo sulla sola avaria.

Per valutare a fondo l’importanza del principio dell’accoglienza concessa dai Rodii, occorre tenere conto della drammatica e generalizzata realtà dei rischi della navigazione nel Mediterraneo più antico.

La pratica di impadronirsi dei “frutti del mare” e delle imbarcazioni approdate senza autorizzazione, pur spinte dalla necessità, poteva essere poi aggravata dalla tentazione per le popolazioni costiere di accendere falsi fuochi sulla costa per determinare un dirottamento o un naufragio, al fine di ricavarne un guadagno, o addirittura dalla determinazione di attaccare senza indugi le navi in transito.

Ma erano le *sylai*, che costituivano per i mercanti, ma in genere per tutti gli stranieri, il pericolo più grave. Cioè i diritti di rappresaglia, ampiamente praticati fin da età molto antica[[24]](#footnote-24).

Esistono numerose testimonianze epigrafiche di accordi che disciplinavano tra comunità diverse, tanto il diritto di rappresaglia, che il *ius naufragii*, che erano diversamente fondati[[25]](#footnote-25) - l’uno sull’intento di ottenere da un debitore straniero in qualche modo soddisfazione, anche su di un terzo concittadino dell’obbligato, l’altro di potersi salvare in situazioni di necessità - concedendo l’*asylia* e il rifugioin condizioni di reciprocità, o giungendo a rilasciare i naufraghi e, addirittura, i beni naufragati[[26]](#footnote-26). I porti militari restavano evidentemente preclusi ad ogni frequentazione straniera e, al contrario, una imbarcazione da guerra straniera che fosse penetrata senza autorizzazione in un porto commerciale sarebbe stata soggetta al sequestro, pur se costretta da avversità marina, come attestato per Rodi[[27]](#footnote-27).

L’alta antichità di tali insidiose pratiche - non solo greche, ma generalmente mediterranee - che sopravvissero in certe zone in età storica, è indicata da numerose testimonianze, risalenti con continuità dalla fine del II millennio a.C., fino all’età romana[[28]](#footnote-28), allorquando, in un Mediterraneo unificato, tali remote usanze sembrano essere state nettamente superate dagli orientamenti concordi della giurisprudenza e decisamente avversate da parte del governo romano[[29]](#footnote-29).

Ma prima della realizzazione di un *mare nostrum*, quando tra il III ed il II sec. a.C. Rodi acquisì una egemonia commerciale marittima sul Mediterraneo orientale, si rese necessario per i Rodii limitare il diritto di naufragio, consentendo ora il rifugio in porto in caso di pericolo, in quanto avvantaggiava il commercio e i cantieri dell’isola per le riparazioni, ma anche le primitive *sylai* venivano ora frequentemente sospese in seguito alla protezione concessa dietro la corresponsione di nuovi e moderati dazi doganali.

E’ probabile che l’avere avviato a soluzione i due maggiori problemi che affliggevano il commercio antico (*ius naufragii* e *sylai*) abbia conferito alla *Lex* dei Rodii quella fama destinata a perdurare fino al tempo odierno.

Come si regolavano gli obblighi e le modalità di ripartizione degli oneri fiscali tra coloro che caricavano merci diverse su di una nave giunta a Rodi ed assoggettata al dazio, così nello stesso regolamento doganale avrebbero potuto essere disciplinate le modalità di ripartizione dei danni subiti dai mercanti che trasportavano merci su di una nave malconcia, rifugiatasi in avaria negli approdi dell’isola, dove godendo temporaneamente dell’esenzione dai dazi e potendo riparare nei cantieri Rodii i danni dello scafo, avrebbero potuto essere scaricate sulla banchina le merci deteriorate, valutate le perdite subite, ripartendole tra i diversi *vectores*. Era in quel momento appunto che, poste ad asciugare le merci sul molo, potevano convenientemente essere stimati i rispettivi danni conseguenti all’avaria, compensandoli tra loro, essere ripartiti i reciproci carichi fiscali per le mercanzie che si ritenevano di potere localmente porre in vendita, corrispondendo ora per esse il dazio e infine essere valutata, calcolate le spese per le riparazioni, una eventuale prosecuzione del viaggio.

L’antico principio mediterraneo della ripartizione dei danni in caso di avaria sembra che sia stato diverso da quello praticato dai Rodii, i quali potrebbero aver introdotto per primi la spartizione delle perdite in base al valore delle merci abbandonate in mare, accolto poi dalla giurisprudenza romana[[30]](#footnote-30), approfondendo in maniera originale la problematica del *iactus mercium*, dando origine a quella che possiamo considerare la “leggenda della legge Rodia del mare”, utilizzata oggi per supportare la “*law of salvage*”.

Solo al tempo della dinastia iconoclasta si verificò un ampliamento del riferimento alla legge per ogni tipo di pratica marina nel *nomos Rhodion nautikos*[[31]](#footnote-31),che disciplinava il furto delle ancore tra imbarcazioni adiacenti o vietava addirittura di friggere pesci sulla nave, come misura di prevenzione per gli incendi; disposizioni queste, come altre, sicuramente indipendenti dal getto.

Restava tuttavia ancora vivo il ricordo esatto che la legge di Rodi che aveva favorito il commercio non era una sola, ma forse tante, come ritiene Isidoro[[32]](#footnote-32), tutte però coerentemente connesse all’iniziale legge doganale applicata nel porto di Rodi, probabilmente il *demosionikòs nómos* dell’epigrafe di Cauno, con più clausole che stabilivano le formalità per l’ingresso in porto, l’ammontare dei dazi, i termini e le condizioni per l’imbarco e lo sbarco delle merci, le possibili esenzioni, soprattutto per cause marine, unitamente ai criteri per la ripartizione dei danni e del getto.

Poche parole infine sul rinvenimento in occasione dei lavori di ristrutturazione nel porto di Rodi di una colonna con una epigrafe che menziona la *lex Rhodia* (fig. 6), citando il noto testo di Paolo tratto dal secondo libro delle *Sententiae*, proprio come il frammento d’inizio del titolo del Digesto *de lege Rhodia de iactu*[[33]](#footnote-33)*.* Il bizzarro rinvenimento è stato ritenuto attendibile[[34]](#footnote-34) e datato a prima vista paleograficamente al II-III sec. d.C.

Dal 1995 al 2002 la pubblicazione dell’epigrafe è stata del tutto ignorata, fino a quando ne ho evidenziato la presenza, segnalando che con ogni probabilità si trattava di un falso ‘involontario’, ascrivibile alla dominazione italiana dell’isola nella prima metà del ‘900, quando per valorizzarne gli aspetti commerciali e marcarne la romanità, furono restaurati numerosi monumenti e probabilmente inciso il frammento iniziale del titolo del Digesto.

Cinque anni più tardi, nel 2007, Valerio Marotta[[35]](#footnote-35), nell’evidenziare il collegamento del rinvenimento con la riapertura del dibattito sulla genuinità della *Sententiae*, accoglieva l’ipotesi della modernità dell’epigrafe, trascurata invece negli studi di Aubert e Chevreaux[[36]](#footnote-36). In una lezione poi tenuta a Napoli nel 2008 Marotta[[37]](#footnote-37), ribadendo quanto già sostenuto, osservava che “non si spiegherebbe per quale motivo, nel porto di una città libera e federata e, per lunghi periodi di tempo, sottratta al regolamento provinciale, si adoperi il latino e non il greco, per indicare il tenore di una norma congegnata nella prassi dei commerci mediterranei, dominati, lungo certe rotte, dai Rodii”.

Condividendo la modernità dell’epigrafe, incisa a fini decorativi e commemorativi e scomparsa nel 1944 a causa dei terribili bombardamenti del porto di Rodi, Jolanda Ruggiero l’ha ripetutamente presa in considerazione, nel 2010 e nel 2017, nell’ambito del dibattito sulla genuinità delle Sentenze di Paolo[[38]](#footnote-38), concludendo che, “in ogni caso, se pur fosse autentica, l’epigrafe non assumerebbe un rilievo decisivo per ascrivere le *Sententiae* a Paolo, perché, in fondo, essa propone una citazione indiretta di quest’opera: si limita, infatti, a riferire il testo ad una norma che, in ipotesi, avrebbe potuto esser tratta anche da un differente scritto dello stesso o di altri giuristi”[[39]](#footnote-39).

Né avrebbe importanza, soggiungiamo, per la questione della remota origine della *Lex*, che qui ci interessa*.*

Tuttavia nel 2012, nel Congresso Internazionale di Epigrafia, Nathan Badoud, comunicava brevemente il rinvenimento ritenendolo autentico e negli Atti, pubblicati due anni dopo[[40]](#footnote-40), ne precisava la datazione alla fine del III sec. d.C. attribuendolo all’opera dello Pseudo-Paolo con due argomentazioni paleografiche, “la presenza cioè della Y e la ristrettezza generale dei caratteri”, confutate come si vedrà da Liebs.

Nel 2018 Detlef Liebs, direttamente coinvolto per la genuinità della *Sententiae*, ha accuratamente riesaminato l’epigrafe, pubblicando due valide immagini (fig. 7) di una replica in marmo della colonna nel Museo Archeologico di Rodi con un’iscrizione, e foto diverse dall’unica disponibile agli studiosi, non utilizzabile, e ha concluso che il testo dell’iscrizione era desunto quasi certamente da D. 14, 2, 1 (fig. 8), non dal Breviario Alariciano o da altre opere, e che allora non esiste altra conclusione possibile che quella di attribuirla all’Amministrazione italiana dell’isola nella prima metà del XX secolo.

E’ accertato che a Rodi, a partire dal 1924. nel tentativo di rilanciare il turismo e il commercio, furono effettuati lavori dall’architetto Di Fausto e dall’archeologo Maiuri di valorizzazione, restauro e di ristrutturazione propagandistica nel porto ponendo su colonne la lupa e diversi simboli della romanità[[41]](#footnote-41) (fig. 9), ma anche sotto il Governatorato dell’Egeo dell’avvocato Cesare Maria De Vecchi, che sottopose l’isola ad una dura ‘fascistizzazione’ dal 1936 al 1940. Il quadrumviro De Vecchi, che voleva abbattere tutte le cupole e minareti della città vecchia, poiché testimonianza della cultura orientale, e aveva fatto erigere a Capo Guardafui un grottesco faro a forma di fascio littorio (fig. 10), si interessò molto della ristrutturazione del porto e al rilancio mercantile dell’isola, considerata la “porta italiana” per il commercio verso il Levante, anche facendo collocare numerose statue imperiali e attirando da Londra a Rodi il compianto epigrafista Mario Segre, già decaduto dalla libera docenza per le leggi razziali, e poi deportato e eliminato ad Auschwitz con tutta la famiglia.

Sarebbe veramente sorprendente se la c.d. “leggenda della legge Rodia” (fig. 11) non fosse stata ancora una volta sfruttata, con l’esibizione del testo su di una colonna nella banchina occidentale interna del porto commerciale o di Mandraki con qualche svista e “italianismo”, come afferma Liebs[[42]](#footnote-42). Il rudere sarebbe rimasto ancora visibile sino a una data recente[[43]](#footnote-43).

Ma lascio agli specialisti del periodo fascista a Rodi il reperimento della prova definitiva e soprattutto agli archeologi del luogo il chiarimento ufficiale della vicenda, che ha fatto finora tanto discutere i romanisti.

Palermo, 22 novembre 2021 Gianfranco Purpura

1. G. Purpura, Relitti di navi e diritti del fisco. Una congettura sulla *lex Rhodia*, in AUPA, 36 (1976), pp. 69 – 87; Id., Il regolamento doganale di Cauno e la *lex Rhodia* in D. 14, 2, 9, in AUPA, 38 (1985), pp. 273 – 331; Id., La protezione dei giacimenti archeologici subacquei in acque internazionali e la *Lex Rhodia* del mare, *Mediterraneum*. Tutela e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali, III, Tutela del patrimonio subacqueo internazionale, a cura di F. Maniscalco, Napoli, 2003, pp. 13-26; Id., Il naufragio nel diritto romano: problemi giuridici e testimonianze archeologiche, AUPA, 43, 1995, pp. 470 e s.; Id., *Ius naufragii*, *sylai* e *lex Rhodia*. Genesi delle consuetudini marittime mediterranee, Convegno "La protezione del patrimonio culturale sottomarino", Milano, 6 marzo 2002, AUPA, XLVII, 2002, pp. 275-292; Id., Alle origini delle consuetudini marittime mediterranee. Symbola, sylai e lex Rhodia, Convegno "*Ordinamenta Maris*" Trani, 30/31 maggio 2013 = IURA, Portale di diritto romano e dei diritti dell’antichità del Dipartimento di Storia del Diritto dell’Università di Palermo (<http://www.unipa.it/dipstdir/portale/>) = https://academia.edu/GianfrancoPurpura. [↑](#footnote-ref-1)
2. Sentenza del 24 marzo 1999 della Corte d’Appello degli Stati Uniti (*4th Circuit, case R.M.S. Titanic, Inc. v. Haver*) che sostiene che “*the law of salvage and finds*” sia“*a venerable law of the sea*”, sorta dalle pratiche di uomini di mare e “*preserved from ancient Rhodes (900 B.C.E.), Rome (Justinian's, Corpus Juris Civilis) (533 C.E.), City of Trani (Italy) (1063), England (the Law of Oleron) (1189), the Hanse Towns or Hanseatic League (1597), and France (1681), all articulating similar principles*”; T. Scovazzi, The 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritages, in Camarda, Scovazzi The Protection of the underwater Cultural Heritage. Legal Aspects, Milano, 2002., pp. 113-134; G. Purpura, La protezione dei giacimenti archeologici subacquei in acque internazionali e la *Lex Rhodia* del mare, cit., pp. 13-26. Notizie sulla controversa assegnazione del relitto in [Naufragio del RMS Titanic - Wikipedia](https://it.wikipedia.org/wiki/Naufragio_del_RMS_Titanic). [↑](#footnote-ref-2)
3. V. Gabrielsen, The naval aristocracy of hellenistic Rhodes, Cambridge, 1997, p. 108. [↑](#footnote-ref-3)
4. Plutarco, *Cimone* 8, 3; Inscr. Cret. IV, 184; J. Vélissaropoulos, Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l’Orient hellènisé, Genève – Paris 1980, pp. 158 ; 160 ss. [↑](#footnote-ref-4)
5. J. Rougé, Recherches sur l’organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l’empire romain, Paris, 1966, p. 336 ; J. Vélissaropoulos, Les nauclères, cit., p. 162. [↑](#footnote-ref-5)
6. Tertulliano, *Adversus Marcionem*, 3, 6, 1 - 3: “*Cum igitur haeretica dementia eum Christum* *venisse praesumeret, qui numquam fuerat adnuntiatus, sequebatur, ut eum Christum nondum venisse contenderet, qui semper fuerat praedicatus;* 2. *Atque ita coacta est cum Iudaico errore sociari et ab eo argumentationem sibi struere, quasi Iudaei, certi et ipsi alienum fuisse qui venit, non modo respuerint eum ut extraneum verum et interfecerint eum ut adversarium, agnituri sine dubio et omni officio religionis prosecuturi, si ipsorum fuisset. Scilicet nauclero illi non quidem Rhodia lex, sed Pontica caverat, errare Iudaeos in Christum suum non potuisse, quando, et si nihil tale praedicatum in illos inveniretur, vel sola utique humana condicio deceptui obnoxia persuasisset Iudaeos errare potuisse, qua homines, nec statim praeiudicium sumendum de sententia eorum, quos credibile fuerit errasse*”*.*

 Cfr. R. Martini, *Tertulliano giurista e Tertulliano padre della Chiesa*, in *SDHI*, 41 (1975), pp. 109 e s.: “…del tutto ininfluente (e bislacco) appare il richiamo di Tertulliano alla *lex Rhodia*, contrapposta con chiari intenti retorici, ad una fantomatica *lex Pontica* (come legge, evidentemente, più importante perché di tutto il mare!)”. [↑](#footnote-ref-6)
7. P. De Labriolle, Tertullien jurisconsulte, in *RHDEF*, 30, 1906, pp. 8-27; P. Vitton, *I concetti giuridici nelle opere di Tertulliano*, Roma 1924 (rist. Roma 1972), p. 47; J. Herrmann, *Tertullians Verfahrensrügen und die frühen Märtyrerakten*, in *JJP*, 15 (1965), pp. 151 ss.; R. Klein, *Tertullian und das römische Reich*, Heidelberg 1968; R. Martini, *op. cit.*, pp. 79-124, che nega l’identificazione con il giurista, ma ne riconosce la competenza giuridica; A. Beck, *Rechtsgeschichtliche Bemerkungen zum Neudruck der Studien über Tertullian und Cyprian*, in *Itinera Iuris*, Bern 1980, pp. 59-72; M.-Th. Reapsaet-Chalier, *Tertullien et la legislation des mariages inégaux*, in *RIDA*, 29, 1982, p. 256 nt. 10, con altra letteratura. [↑](#footnote-ref-7)
8. J. Rougé, *Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l’établissement de la domination de Rome*, in *Mélanges Piganiol*, vol. III, Paris 1966, pp. 1472 ss. ; J. Vélissaropoulos, *Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l’Orient hellènisé*, Genève – Paris 1980, pp. 157 ss. [↑](#footnote-ref-8)
9. E. Chevreau, La *Lex Rhodia de iactu*: un exemple de la réception d’une institution étrangère dans le droit romain, RHD, 73, 2005, p. 71. [↑](#footnote-ref-9)
10. C. I. 11, 6, 1 (Ant.): Si quando naufragio navis expulsa fuerit ad litus vel si quando reliquam terram attigerit, ad dominos pertineat: fiscus meus sese non interponat. Quod enim ius habet fiscus in aliena calamitate ut de re tam luttuosa compendium sectetur? [↑](#footnote-ref-10)
11. D. 47, 9, 7: ...*Sed nec intervenire naufragiis colligendis aut militem aut privatum aut libertum servumque principis, placere sibi ait senatus*. [↑](#footnote-ref-11)
12. D. 39, 4, 16, 8 (Marciano, *l. sing. de delat.*). Sulla lista di merci assoggettate al *vectigal*, contenuta nel frammento di Marciano, cfr. Reggi, *“Species pertinentes ad vectigal” nel “ liber singularis de delatoribus” di Marciano. D. 39, 4, 16, 7*, Studi Parmensi, 15 (1974), pp. 75 ss. [↑](#footnote-ref-12)
13. Su questo testo e quelli che precedono, più ampiamente discussi, cfr. i miei contributi cit. nella nt. 1. [↑](#footnote-ref-13)
14. F. Fiorucci, Il prologo della *Assis Distributio* e l’inizio della carriera di Volusio Meciano, Prometheus, 37, 2011, pp. 250–258. [↑](#footnote-ref-14)
15. Su Volusio Meciano si veda A. Ruggiero, L. Volusio Meciano tra giurisprudenza e burocrazia, Napoli, 1983; L. Fanizza, Giuristi crimini leggi nell’età degli Antonini, Napoli, 1982; H. G. Pflaum, Les carrières procuratoriennes équestres sous le haut-empire Romain, I, Paris, 1960, pp. 333-336. Notizie sul suo *cursus honorum* e bibliografia sulle opere si riscontrano anche in W. Kunkel, Die römischen Juristen. Herkunft und soziale Stellung, Köln, 2001 , pp. 174 ss. e 303; R. Herzog - P. L. Schmidt (edd.), Handbuch der lateinischen Literatur der Antike, IV, München, 1997, pp. 130-133 e T. Honoré, *Volusius Maecianus, Lucius*, in S. Hornblower - A. Spawforth (edd.), The Oxford Classical Dictionary, Oxford, 1996, col. 1612. [↑](#footnote-ref-15)
16. G. Purpura, Il regolamento doganale di Cauno e la lex Rhodia, cit., pp. 273 - 331 [↑](#footnote-ref-16)
17. G.D. Merola, Una *lex collegii* marittima? A proposito di D. 14, 2, 9, Forme di aggregazione nel mondo romano (a c. di E. Lo Cascio e G. Marola, Bari, 2007, pp.259-272. [↑](#footnote-ref-17)
18. G.D. Merola, Una *lex collegii* marittima?, cit., p. 268. [↑](#footnote-ref-18)
19. G.D. Merola, l.c. [↑](#footnote-ref-19)
20. Sull’identificazione dell’Augusto di D. 14, 2, 9 con Ottaviano e i suoi rapporti con il mare e i *navicularii* cfr. G. Purpura, Il regolamento, cit, p. 311 nt. 82. [↑](#footnote-ref-20)
21. Così per Tiberio, Vespasiano e Traiano nella *praefatio* 1 - 36 (ed. Ashburner, The Rhodian Sea-Law, Oxford, 1909, pp. LXXI ss.) del *Nómos Rhodîón Nautikós*. [↑](#footnote-ref-21)
22. D.A. Manfredini, op. cit., pp. 392 ss [↑](#footnote-ref-22)
23. Diversamente in D.A. Manfredini, op. cit., pp. 390 s. [↑](#footnote-ref-23)
24. Come si legge in Erodoto VI, 101; R. Dareste, Du droit des représailles principalment chez les anciens Grecs, REG, 2, 1889, pp. 305-320 = Nouvelles études d’histoire du droit, Paris 1902, pp. 38-47; E. Ziebarth, Beiträge zur Geschichte des Seerabs und Seehandels im alten Griechenland, Hamburg, 1929, pp. 3 ss.; J. Vélissaropoulos, *op. cit.*, pp. 146 ss. [↑](#footnote-ref-24)
25. J. Rougé, Le droit de naufrage, cit., p. 1473 rileva, ad esempio, la confusione di Laquer, *Symbola peri tou men adikein*, Hermes, 71, 1936, pp. 469-472 nell’attribuire i trattati tra città greche sul diritto di rappresaglia ad una limitazione del diritto di naufragio. Cfr. G. Purpura, *Ius naufragii, sylai* e *lex Rhodia*, cit., p. 280. [↑](#footnote-ref-25)
26. IG IX, 1, 333 = IG IX, I2, 717. Ph. Gauthier, *Symbola*, Les étrangers et la justice dans les cités grecques, Nancy 1972, p. 222 ; J. Vélissaropoulos, op. cit., pp. 148 ss.. [↑](#footnote-ref-26)
27. Come nella stessa Rodi, secondo Cic., *De inv*. 2, 32, 98 : *Necessitudo autem infertur, cum “vi quadam” reus id, quod fecerit, fecisse defenditur, hoc modo:, ut, si qua rostrata in portu navis deprehensa sit, publicetur. Cum magna in alto tempestas esset, vis ventorum invitis nautis Rhodiorum portum navem coegit. Quaestor navem populi vocat; navis dominus negat oportere publicari. Intentio est: “Rostrata navis in portu deprehensa est”. Depulsio concessio. Ratio “Vi et necessario sumus in portum coacti”. Infirmatio est: “Navem ex lege tamen populi esse oportet”. Iudicatio est: “Cum rostratam navem in portu deprehensam lex publicarit cumque haec navis invitis nautis vi tempestatis in portum coniecta sit, oporteatne eam publicari?”.* [↑](#footnote-ref-27)
28. G. Purpura, *Ius naufragii, sylai* e *lex Rhodia*, cit., pp. 279 ss. [↑](#footnote-ref-28)
29. G. Purpura, *l.c.* La persistenza in alcune regioni dell’impero di una pratica criminosa, volta a far naufragare le navi per impadronirsene, è attestata in D. 47, 9, 10 (*Ne piscatores nocte lumine ostenso fallant navigantes, quasi in portum aliquem delaturi, eoque modo in periculum naves et qui in eis sunt deducant sibique execrandam praedam parent, praesidis provinciae religiosa constantia efficiant*), ove è severamente repressa. L’intero titolo D. 47, 9 prova la sollecitudine verso una efficace tutela contro la *vis* esercitata nei confronti dei *nautae.* Cfr., inoltre, D. 48, 7, 1, 1 e 2. [↑](#footnote-ref-29)
30. De Martino, *op. cit*., I, pp. 337. [↑](#footnote-ref-30)
31. Sul *Nómos Rodíon Nauticós*, cfr. Ashburner, *The Rhodian sea law*, Oxford 1909; R. Dareste, *La lex Rhodia*, in *RHD*, 29 (1905), pp. 429 ss.; Marvulli, *Nómos Rodíon Nauticós*, in *Arch. Stor. Pugliese*, Bari, 16 (1963), pp. 42 ss. [↑](#footnote-ref-31)
32. Isidoro di Siviglia, *Orig.* 5, 17: *De Legibus Rhodiis*, *Rhodiae leges navalium conmerciorum sunt, ab insula Rhodo cognominatae, in qua antiquitus mercatorum usus fuit.* Cfr. anche Bas. LIII, 1, 1 e Costantino Armenopulo, *Mon. leg*., 2, 11, 1. [↑](#footnote-ref-32)
33. D. 14, 2, 1 (Paolo): *Lex rhodia cavetur ut si levandae navis gratia iactus mercium factum est omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est*. Si constata nell’epigrafe la variante testuale “*sarcitur*”,  invece di “*sarciatur*” della *Florentina* e l’assenza della lettera acca in “*Rodia*”. E’ interessante notare che “*sarcitur*” è emendato dagli editori delle Sententiae di Paolo in "*sarciatur*" e si riscontra in tutta la letteratura latina in un solo testo del giurista Ermogeniano, proprio nel titolo *de lege Rhodia* (D. 14, 2, 5). [↑](#footnote-ref-33)
34. G. Marcou, Nomos Rhodion Nautikos e la scoperta a Rodi di una colonna di marmo con l'iscrizione di Paolo (D. 14, 2), Studi in onore di Lefebvre D'Ovidio, I, Milano, 1995, p. 614. [↑](#footnote-ref-34)
35. V. Marotta, Eclissi del pensiero giuridico e letteratura giurisprudenziale, Studi Storici, 48, 4, p. 934 ss. e nt. 35. [↑](#footnote-ref-35)
36. E. Chevreaux, La *Lex Rhodia de iactu*: un exemple de la réception d’une institution étrangère dans le droit romain, RHD, 73, 2005, pp. 67-71; J.-J. Aubert, Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (*Lex Rhodia de iactu,* D 14.2) and the Making of Justinian’s Digest, inJ.W. Cairns, P. du Pleissis (edd.), Beyond Dogmatics: Law and Society in the Roman World*,* Edimbourg, 2007, p. 159. [↑](#footnote-ref-36)
37. V. Marotta, La letteratura giurisprudenziale tra il III ed IV secolo: il problema della *recitatio* processuale, Associazione di Studi Tardoantichi, 2008, p. 6 nt. 35. [↑](#footnote-ref-37)
38. J. Ruggiero, Immagini di *ius receptum* nelle *Pauli Sententiae*, Studi in onore di Remo Martini, III, Siena, 2010, pp. 425-426; Id., Ricerche sulle *Pauli Sententiae*, Milano, 2017, pp. 45 ss. [↑](#footnote-ref-38)
39. J. Ruggiero, Ricerche, cit., p. 47; cfr. anche V. Marotta, Eclissi, cit., pp. 934 ss. [↑](#footnote-ref-39)
40. N. Badoud, Une inscription du port de Rhodes mentionnant la *Lex Rhodia de iactu*, CIL, Auctarium, IV, 2014, pp. 450-452. [↑](#footnote-ref-40)
41. Rass. Sett. della Stampa Estera del Ministero degli Esteri, 1929, p. 2136; R. Scaduto, Il ritorno dei Cavalieri, Aspetti della tutela e del restauro dei monumenti a Rodi tra il 1912 e il 1945, Bagheria, 2010, p. 81: “All’imbocco del Porto Mandraki nello stesso periodo” (1922) “furono realizzate due colonne sormontate da due statue bronzee, una raffigurante la Lupa romana (dopo la II guerra mondiale sostituita da un’altra statua di cervo) e l’altra un cervo, simbolo dell’Isola di Rodi. Le colonne, secondo l’intenzione degli italiani, dovevano segnare il luogo, ove secondo la leggenda, si ergeva il famoso Colosso. Inoltre come conseguenza dell’aumento del traffico vennero aperte alcune nuove porte ed effettuati tagli nelle mura, soprattutto nel lato del Porto commerciale: Porta dei Cervi o Nuova oggi porta della Libertà (vicino Porta S. Paolo)”; A. Maiuri, Lavori della Missione Archeologica italiana a Rodi (1923-1924), Bollettino d’Arte, gennaio 1925, pp. 335 e s.; M. Mirabella Roberti, Rec. di *Clara Rhodos.* Studi e materiali pubblicati a cura dell’Istituto Storico-Archeologico di Rodi. Vol. I: Rapporto generale sul servizio archeologico a Rodi e nelle isole dipendenti dall’anno 1912 all’anno 1927, di A. Maiuri e G. Jacopich, *Aevum*, III, 3, 1929, pp. 454-461; V. Aloi, Rodi: un posto al sole? L’identità territoriale dell’isola sotto i governatorati civili di Mario Lago e Cesare De Vecchi (1923-1940), Roma, 2008, (Tesi Dott.), p. 270 ss.; F.M. Espinoza, Fare gli Italiani dell’Egeo: Il Dodecaneso dall’Impero ottomano all’Impero del fascismo, Trento, 2017, (Tesi Dott.), pp. 215 ss.; 354 ss.; M. Livadiotti, Costruire l’immagine del Dodecaneso tra identità italiana e Oriente immaginifico, in: “Immaginare Il Mediterraneo. Architettura Arti Fotografia”, Napoli, 2017, p. 146. [↑](#footnote-ref-41)
42. Liebs, op. cit., p. 167. [↑](#footnote-ref-42)
43. Badoud, op. cit., p. 451: “…Elle (sc. la colonne) n’a rien d’un monument décoratif, mais doit sans doute être rapprochée d’une colonne semblable encore visible sur la berge occidentale du *mandraki*, le plus important des ports de Rhodes …”. Cfr. anche Liebs, op. cit., p. 162 e s. [↑](#footnote-ref-43)