

Extraits des *CAHIERS D'HISTOIRE*

t. XXXIII 1988 N° 3-4

86, rue Pasteur, 69007 LYON

MISTHOPRASIAI ED EXERCITORES

Nell'opera di Jean Rougé ¹ sull'organizzazione del commercio marittimo in Mediterraneo sotto l'impero romano sono presi in considerazione i principali problemi giuridici dell'*exercere navem* e, in particolare è esaminato un singolare documento egiziano che contiene un atto di locazione di una nave (*misthoprasia*) che si protrae per ben sessanta anni ². Contrariamente a ciò che pensava il suo principale commentatore ³, tale contratto sembra essere del tutto normale, poichè come i rinvenimenti archeologici in questi ultimi anni confermano ⁴, le navi erano oggetti di valore con caratteristiche costruttive costanti nel tempo, che se sottoposte ad una accurata manutenzione, potevano durare talmente a lungo che i

1. Rougé, *L'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966, p. 332 e pp. 334 c s.

2. Pap. Lond. III, 1164 h (pp. 163 ss.) a. 212 d.C. = *Select Papyri*, I, 38.

3. De Ruggiero, «Locazione fittizia di una nave in un papiro greco-egizio dell'anno 212 d.C.», *BIDR*, 20, 1908, pp. 48-76.

4. L'usanza di porre una moneta sotto l'albero della nave di nuova costruzione potrebbe consentire la valutazione della durata di impiego dell'imbarcazione sino al momento del naufragio. Nel caso del relitto di una nave romana del II sec. d.C. ritrovata a Londra nel Tamigi, nella scassa dell'albero maestro è stata rinvenuta una moneta del I sec. depostavi dai costruttori come portafortuna. Cf. Bass, *Navi e civiltà, Archeologia marina*, Milano, 1974 (*A history of Seafaring based on underwater archeology*, London, 1972), pp. 128 e s. Anche nel relitto di Spargi di una nave del II sec. a.C. sono state rinvenute due monete nell'alloggiamento dell'albero maestro. Cf. Pallarès, «Il relitto della romana di Spargi. Campagne di scavo 1958-80», *Bollett. d'Arte*, Suppl. nn. 37-38, *Arch. Subacquea*, 3, Roma, 1986, pp. 99 e s. Auspicabile è la compilazione di un atlante dendrocronologico delle piante mediterranee, la cui redazione consentirebbe una precisa datazione del legname. Sono comunque dimostrabili riparazioni e notevoli ristrutturazioni delle imbarcazioni antiche, come dimostrano i più recenti rinvenimenti. Cf. al riguardo i numerosi rinvenimenti segnalati sulla rivista *Archeonautica*, nei quali è pure frequente il ritrovamento di diverse monete.

giuristi romani si ponevano addirittura il problema dell'identità giuridica dell'imbarcazione interamente rifatta ⁵. Non solo, dunque, nell'anno 212 dell'era cristiana, come testimonia il documento in questione, le navi potevano durare oltre sessanta anni ⁶, ma la lunga durata di questo tipo di «locazione» e il suo frequente impiego sono stati confermati da altre testimonianze papiracee ⁷.

Del 291 d.C. è, ad esempio, Pap. Oxy. XVII, 2136 :

Ἐτους ὑγδῶου Αὐτοκράτορος Κλαίσαρος Γαίου Αὐρηλίου Οὐαλερίου Διοκλη-
 τιαί[ο]υ καὶ ἔτους ἐβδόμου Μάρκου Αὐρηλίου Οὐαλερίου Μαξιμιανού
 Σεβαστῶν, μηνὸς Ἀπελλαίου Φαῶφι κγ, ἐν Πτολεμαίδι
 Εὐεργετίδι τοῦ [Α]ρ[σ]ινοίτου. ὁμολογεῖ Αὐρήλιος Νεμεσᾶς ἀπὸ τοῦ
 Κυριοπολίτου κάτω κα[τα]μέλων [ἐ]ν τῇ μητροπόλει πρὸς τῷ Ἀκανθείῳ
 ὡς (ἐτῶι) ν οὐλή ἔχνη ποδῖδὸς ἀριστεροῦ(?) Αὐρηλίοις Πατῆ
 καὶ Ἀνικήτῳ Ἀνικήτου [μ]ητρὸς Τα . . . s ἀπὸ τοῦ Ὁξυρυγίτου μεμι-
 σθουπεπρακέναι τὸν ὁμολογοῦν[τα] Αὐρήλιον Νεμεσᾶν κατὰ τήνδε
 5 τὴν ὁμολογεῖαν ἀπὸ [τ]ῆς ἐν[ε]στῶσης] ἡμέρας [ἐ]πὶ ἔτη πεντήκοντα τὸ
 ὑπάρχον αὐτῷ πλοῖον Ἑλληνικὸν ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) ἐβδομήκοντα
 σὺν τῇ τούτου ἐξαρτία πάση καὶ ἰστῶ [κ]αὶ λιναρμένῳ καὶ κ[ί]ερ[α]σι
 σεσανιδωμένῳ διὰ νεῶς? καὶ φόρου ἀργυρίου
 δραχμῶν μυριάδων δι[ε]ο[κ] κα[ὶ] χιλί[ων] οὐσῶν ταλάντων τριῶν καὶ δραχμῶν
 τρισχιλίων ἄς [καὶ ἀπεσχηκέναι διὰ χειρὸς ἐξ οἴκου?
 καὶ βεβαιώσιν . . . [.] τὸν ὁμολογοῦν[τα] Νεμεσᾶν καὶ τοὺς παρ'
 αὐτοῦ τῷ Πατῆ καὶ Ἀνικήτῳ καὶ τοῖς παρ' αὐτῶν τὸ ὑπάρχον
 αὐτῷ ὡς πρόκειται πλοῖον Ἑλληνικὸν ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) ἐβδομήκοντα
 σὺν τῇ τούτῳ ἐξ[α]ρτία πάση πα[ν]τοῖα? 20 letters

5. Cf. ad es. D. 30, 1, 24, 4 : *Si navem legavero et specialiter meam adscripsero eamque per partes totam refecero, carina eadem manente, nihilo minus recte a legatario vindicaretur* ; D. 6, 1, 61 e D. 46, 3, 98, 8. Su questi testi ampiamente in De Martino, «Note di diritto romano marittimo. *Navis, eadem navis - Specificatio*», *Riv. Dir. Navig.*, III, 1937, pp. 41-61 ; 179-188 = *Scritti De Martino*, II, Roma, 1982, pp. 45 ss.

6. Così in Rougé, *op. cit.*, p. 332. Esattamente il contrario è invece affermato da Solazzi, «La definizione dell'armatore in D. 14, 1, 1, 15 e la locazione perpetua della nave», *Riv. Dir. Navig.*, 91-4, 1943-48, p. 74.

7. BGU IV, 1157, ll. 17-18 (10 a.C.), contiene una *misthoproasia* della durata di cinquant'anni ed il medesimo lasso di tempo è previsto in Pap. Oxy. XVII, 2136, l. 5 del 291 d.C. Un'altra *misthoproasia*, oltre a quella già indicata è pubblicata in Pap. Lond. III, 1164 h (a.212 d.C.). Schubart indica come «Kaufvertrag» il contenuto di BGU IV, 1179 (13 a.C.). Nonostante l'incertezza manifestata da Solazzi, *art. cit.*, p. 22 (leggasi BGU IV, 1179, e non 1170), appaiono convincenti le osservazioni di Arangio Ruiz, *BIDR*, 24, 1911, p. 275 e s. tendenti a dimostrare che il testo trasmessogli da Schubart conteneva una *misthoproasia*.

- 10 ση . . φιν . . ριδιωπι . υ πρὸς τὸ ἀπὸ τοῦ νῦν τοὺς Αὐρηλίους Πατήν
καὶ Ἀνίκητον κρατίν [κα]ῖ [κυριεύειν αὐτοῦ καὶ ἐξουσίαν
ἔχ[ειν] δικαίκιν καὶ οἰκονομῖν ὡς ἂν αἰρῶνται, καὶ παρέλαβαν οἱ Αὐρ[ήλ]ι[ο]ι
[Πατ]ῆς καὶ Ἀνίκητος [τὸ] προκείμεον πλοῖον πρὸς τὸ τὰ ἐξ ?
[αὐ]τοῦ π[ε]ρ[ι]γ[ε]νόμενα ἀποφέρεσθαι αὐτοὺς ἰς τὸ ἴδιον καὶ πάντα
τ . . . σ . [.] . πο . [.] . . . [.] ἂν δὲ μὴ βεβαιώση ?
.....
..... [ἀ]ποτίσιν αὐτοῖς οὐς εἴλ]ηφεν φόρους μεθ' ἡμιολίας καὶ τὰ τέλη
καὶ [τὰ ἀ]ναλώματα διπ[λᾶ] καὶ εἰς τὸ δημόσιον τὰ ἴσα ?
- h. Αὐρήλιος Νεμεσᾶς ὁμολογῶ μεμισ]θοπεπρακέε τ[ὸ] ὑπ[άρ]χον μοι πλοῖον
[ἀ]γωγῆς (ἀρταβῶν) ἐβδομήκοντα
- 15 σὺν [. .] πα . . [. καὶ] λιναρμένῳ καὶ ἀπέσχ[ο]μ τὸν συμ[ε]-
φωνημένον φόρον και- ?
γοῦ ἀργυρ[ί]ου] τάλαντα τρί[α] καὶ [δ]ραχμὰς τρισχιλίας πα[ρ]αχρῆμα
διὰ [χειρὸς ἐξ οἴκου, καὶ ἐπε-
ρωτηθεὶς ὠμολόγησα. Αὐρ(ήλιος) Κοπρῆς γυμνασιαρχήσας τῆς Λεόντιων
πόλ(εως) ἔγραψα ὑπὲρ αὐτοῦ μὴ εἰδ(ότος) γράμματα).
- h. Αὐρήλιος Πατῆς καὶ Ἀνίκητος γέγονε ἰς ἡμᾶς ἡ μισθοπρασί(α) τοῦ
προκειμένου μου πλοίου ἀγα[γ]ῆς (ἀρταβῶν) ἐβδομήκοντα, καὶ ἐπερω-
τηθέντες ὠμολογήσαμεν. Αὐρήλιος Ἀμμώνιος Ἐπιμάχου ἔγραψα ὑπὲρ
αὐτῶν γράμματα μὴ εἰδ(ότων).⁸

8. La traduzione inglese dell'editore è la seguente :

The eighth year of the Emperor Caesar Gaius Aurelius Valerius Diocletianus and the seventh year of Marcus Aurelius Valerius Maximianus Augusti, the 23rd of the month Apellaeus or Phaophi, at Ptolemai's Euergetis in the Arsinoite nome. Aurelius Nemesas, of the lower division of the Cynopolite nome, resident in the metropolis near the Acantheum aged about 50, having a scar on the sole of his left (?) foot, acknowledges to the Aurelii Pates and Anicetus, sons of Anicetus and Ta.... of the Oxyrhynchite nome, that he, the acknowledging party Aurelius Nemesas, has in accordance with this agreement sold under lease for fifty years from the present day the Greek boat belonging to him of seventy artabas' burden with its entire equipment and mast and sail and yards, decked throughout and.... at a rent of twenty-one thousand silver drachmae making three talents three thousand drachmae, which he has received from hand to hand out of the house, and the acknowledging party Nemesas and his agents will guarantee to Pates and Anicetus and their agents the Greek boat belonging to him as aforesaid of seventy artabas' burden with its entire equipment of every sort.... so that from henceforward the Aurelii Pates and Anicetus possess and own the aforesaid boat and have power to manage and dispose of it as they choose, and the Aurelii Pates and Anicetus have taken over the aforesaid boat in order to appropriate the proceeds from it and... If he fails to guarantee it, he shall forfeit to them the rent received by him increased by one half, and double the amount of the taxes and expenses, and to the Treasury an equal sum. (Signed) I, Aurelius Nemesas, acknowledge that I have sold under lease the boat belonging to me of seventy artabas, burden with... and sail, and I have received the rent agreed, three thousand drachmae of new silver forthwith from hand to hand out of the house, and in answer to the formal question have given

Nonostante il lasso di tempo intercorrente tra il Pap. Oxy. XVII, 2136 ed il Pap. Lond. III, 1164 h in precedenza citato, i due testi appaiono pressochè conformi⁹. Non sembra infatti che abbia avuto una grande importanza il fatto che la descrizione delle attrezzature marine in Pap. Lond. III, 1164 h sia più accurata, né che sia concessa una breve dilazione per il pagamento di una parte della mercede; e neppure che sia specificata la possibilità del subaffitto e di trasformazioni della nave. Identiche sono la struttura dell'atto, la garanzia prevista e le penalità; ma la maggiore cura e ricchezza di dettagli del primo documento è pienamente giustificabile in quanto l'imbarcazione del Pap. Lond. III, 1164 h è di ben quattrocento artabe di stazza, mentre lo scafo del Pap. Oxy. XVII, 2136 è di settanta artabe¹⁰.

Il rinvenimento di nuove testimonianze papiracee non è valso tuttavia a risolvere quello che è stato definito l'«enigma della *misthoprasia*»¹¹. Quale era la ragione che induceva le parti a concludere una *misthōsis*, in luogo di una pura e semplice *prasis*? L'atto infatti

suite note 8:

my assent. I, Aurelius Copres, ex-gymnasiarch of Leontopolis, wrote for him, as he is illiterate. We, the Aurelii Pates and Anicetus, have been parties of the leasing-sale of your aforesaid boat of seventy artabas' burden, and in answer to the formal question have given, our assent. I, Aurelius Ammonius son of Epimachus, wrote for them, as they are illiterate.'

9. Il testo del Pap. Lond. III, 1164 h è di facile reperimento ed oltre che nelle raccolte già citate, può essere consultato in De Ruggiero, *art. cit.*, pp. 50-52. Johnson, «Roman Egypt, in Tenney Frank», *An Economic Survey of ancient Rome*, II, Ann Arbor, 1936 (New York, 1975), n. 269 ne fornisce una traduzione inglese.

10. Il lasso di tempo intercorrente tra il primo ed il secondo documento e la crisi economica del III sec. d.C. spiegano perchè il compenso per la nave più grande sia stato fissato in un talento e duemila dracme, ed invece il valore dell'imbarcazione più piccola in ben tre talenti e tremila dracme. Sulla crisi del III sec. ed il regime dei prezzi alla luce della documentazione papiracea cf. Schwartz, «La monnaie et l'évolution des prix en Egypte romaine», *Les dévaluations à Rome*, Roma, 1978, pp. 169 ss.

11. Così in Vélissaropoulos, *Les nauclères grecs*, Paris, 1980, p. 278. Diversi autori si sono occupati della *misthoprasia* ed hanno proposto contrastanti spiegazioni delle ragioni che inducevano a concludere un accordo di tal genere. Cf. Mitteis, *ZSS*, 28, 1907, p. 383; Arangio Ruiz, *AG*, 81, 1908, pp. 87 e s. = *Scritti*, I, Camerino, 1974, p. 219 e s.; De Ruggiero, *art. cit.*, pp. 48-76; Berger, *Die Strafklauseln in den Papyrusurkunden*, Leipzig, 1911 (rist. Aalen, 1965), pp. 148 e s.; Rostowzoff, «Studien zur Geschichte des röm. Kolonates», *Beiheft des AP*, I, Leipzig, 1910, pp. 403 ss.; Arangio Ruiz, *BIDR*, 24, 1911, pp. 209-211; Id., *Lineamenti del sistema contrattuale nel diritto dei papiri*, Milano, 1928, pp. 52 e s.; Modica, *Introd. allo studio della papirologia giurid.*, Palermo, 194, pp. 155-7; Solazzi, *art. cit.*, pp. 36-51; Pringsheim, *The greek law of sale*, Weimar, 1950, pp. 262-265; Taubenschlag, *The law of greco-roman Egypt in the light of the papyri*, Warszawa, 1955², pp. 270 e s.; De Martino, *NNDI*, VI (Torino, 1960), pp. 1088 e s., v. *exercitor*; Seidl, *Rechtsgesch. Aegyptens als römischer Provinz*, Sankt Augustin, 1973, p. 169; Rougé, *op. cit.*, p. 331 e 334 s.; Casson, *Ships and Seamanhips in the ancient world*, Princeton, 1971, p. 178 e

presentava numerose caratteristiche specifiche della compravendita : dalla prolungata durata della cessione alla completezza del dominio attribuito al conduttore, che poteva persino *luein kal metarruthmizein* l'oggetto della «locazione». Inoltre proprio la previsione, confermata in tutte le *misthoprasiai* note ¹², del pagamento dell'elevata mercede pressochè in un'unica soluzione al momento della conclusione del rapporto e non in comode rate d'affitto, dilazionate nel tempo, concorreva ad attribuire all'atto ulteriore aspetto di definitiva cessione ¹³. Per quale motivo allora colui che sborsava subito una somma pari al prezzo corrente di vendita di una imbarcazione ¹⁴ si adattava invece a prenderla in affitto ? Ed il proprietario che utile avrebbe potuto ricavare da una restituzione, magari a lontani eredi, di una nave che in base alle correnti regole della locazione avrebbe potuto anche essere obbligato a mantenere in condizioni idonee alla navigazione per tutta la durata della vita ¹⁵ ?

Ed infine in che senso gli antichi parlavano di «locazione-vendita», di *misthoprasiá* appunto ? Forse perchè consideravano, come in una sorta di contratto misto, ricorrenti alcune caratteristiche di entrambe le fattispecie contrattuali ? Così si è finora ritenuto, attribuendo però agli antichi l'uso di categorie e di astrazioni concettuali usuali più per noi, che per loro. O piuttosto la ragione era meno intuitiva, ma connessa con le origini di questo tipo di accordo, volto a consentire ad una parte di sbarazzarsi con profitto delle fatiche e dei rischi derivanti dalla gestione di una nave, all'altra di disporre con convenienza di uno strumento di lavoro ?

Alla soluzione di tali questioni è volto questo contributo, dedicato a Jean Rougé le cui prudenti, ma al tempo stesso acute

passim ; Montevocchi, *La papirologia*, Torino, 1973, p. 212 ; Vélissaropoulos, *op. cit.*, pp. 273-279 ; Meyer-Teemier, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und röm. Recht*, Zutphen, 1978, pp. 16 e s.

12. BGU III, 1157 (a. 27/6-10 a.C.), come si vedrà, non si discosta da tale pratica ; anzi l'espedito escogitato per dilazionare il pagamento la conferma. Cf. *infra*.

13. Questa caratteristica è sottolineata particolarmente da De Ruggiero, *art. cit.*, pp. 56 e s., ma non è considerata decisiva da Arangio Ruiz, *art. cit.*, p. 88 nt. 1.

14. Sul punto cf. Vélissaropoulos, *op. cit.*, p. 277 nt. 35 e p. 279.

15. Al contrario Solazzi, *art. cit.*, p. 73, in caso di locazione perpetua considerava preminente l'interesse alle riparazioni del locatore di una nave ed in insanabile contrasto con il desiderio del conduttore di sbarazzarsi al più presto dell'ormai vetusta imbarcazione. Nelle *misthoprasiai* il conduttore, oltre a corrispondere la mercede interamente all'inizio del rapporto, si assumeva nel suo stesso interesse l'onere della manutenzione dello scafo.

considerazioni hanno, ancora una volta, offerto occasione di indagine su un problema marittimo assai controverso ¹⁶, che interessa tanto il mondo greco che il romano.

L'utilizzazione di una nave a scopo di commercio avrebbe potuto essere effettuata direttamente dal proprietario o tramite un soggetto a potestà ed è probabile che proprio questa ricorrente pratica abbia favorito almeno dalla fine del IV sec. a.C. l'impiego della locazione dell'imbarcazione, che consentiva al proprietario di non sopportare, come nella gestione per interposta persona, né gravi fatiche, né rischi diretti dei viaggi per mare e, ciononostante, di ricavare un reddito ¹⁷.

In tema di trasporto marittimo di mercanzie e di locazione di una imbarcazione vanno giuridicamente distinte diverse possibilità: il caso cioè dell'affitto dell'intera imbarcazione (*locatio navis*) per carichi non determinati in precedenza va separato dalla locazione per un carico determinato e per uno specifico viaggio, quasi a ricomprendere l'affitto di un determinato spazio a bordo della nave, che avrebbe potuto idealmente estendersi pressoché a tutta la nave. In entrambi i casi si trattava di una *locatio conductio rei*, ma nella prima ipotesi, che poteva distinguersi in base ad una previsione a tempo o in perpetuum, era compito del conduttore provvedere alla direzione e governo della imbarcazione. Netta era dunque la differenza con la locazione «a viaggio» nella quale non era modificata la gestione nautica e commerciale della nave e quindi ci si avvaleva di

16. Cf. *infra*.

17. Sulla figura dell'armatore cf. Maffei, *NNDI*, III (Varese, 1958), pp. 10 ss., v. *armatore* (Dir. Rom.ed Intermedio); De Martino, *NNDI*, VI, *cit.*, p. 1088 e s., v. *exercitor*. In Demostene LVI, 21 (a. 323) Dionisodoro è costretto a prendere in affitto a Rodi alcune imbarcazioni per proseguire il suo viaggio dall'Egitto verso Atene. Pap. Mich. Zenone 60 (a. 248 o 247 a.C.) contiene una proposta di locazione a tempo trasmessa dal sottoposto al *dominus navis*. Questi ed altri esempi come Pap. Sorb. inv. 2395 (Scherer, «Requ de loyer délivré à un naoclère pour la location d'un bateau», *BASP*, 15, 1978, pp. 95-101) o Pap. Haun. 12 (a) = SB VI, 9425 (a. 162/1 a.C.), o Pap. Cairo Zenone IV, 59649 sono menzionati in Vélissaropoulos, *op. cit.*, pp. 268 ss.; in Pap. Lond. V, 1714 (a. 570) la locazione a tempo di una nave di trecento artabe di stazza, descritta (come nel Pap. Lond. III, 1164 h) con numerosi dettagli, non prevedeva il pagamento di alcun compenso da parte del marinaio conduttore che intendeva inoltre vivere a bordo. Costui però si obbligava per la durata dei quattro anni della locazione ad espletare ogni commissione affidatagli dal proprietario e a trasportare i suoi beni anche all'estero. Il guadagno che ne ricavava il proprietario era dunque indiretto. E' probabile però che anche il marinaio conduttore mirasse a ricavare benefici dall'espletamento di traffici in proprio nelle pause di libertà dagli incarichi affidatigli. Saremmo dunque in presenza di una figura intermedia tra una *locatio rei* ed una *locatio operarum*.

un comandante della navigazione e di un equipaggio preesistente¹⁸. Ecco allora profilarsi una terza possibilità: quella di una *locatio conductio operis faciendi* in base alla quale il proprietario della nave o un vettore conduttore di una imbarcazione in base ad una *locatio navis* avrebbe potuto impegnarsi, mediante una *conductio mercium vehendarum*, a trasportare o a far trasportare dai suoi sottoposti il carico sino ad una determinata località. A differenza dell'ipotesi precedente, nella quale il locatore della nave o di uno spazio a bordo di essa assicurava solo la buona condizione di navigabilità dell'imbarcazione, la *conductio mercium vehendarum* garantiva un determinato risultato: *salvas merces in portum perducere*. La prova di ciò sembra essere data dal fatto che nel primo caso il nolo era corrisposto anticipatamente, nel secondo dopo il felice arrivo in porto. E' discussa la data in cui questo vero e proprio contratto di trasporto fece la sua prima comparsa. Vi è chi ha sostenuto che esso, avente per oggetto le merci e nel quale era invertita la posizione delle parti contraenti, in quanto in questo caso sarebbe stato il locatore-vettore a corrispondere una mercede al conduttore-capitano della nave, sarebbe stato il frutto di una «concezione nuova, dovuta ai romani», che trasformava l'antica locazione di nave o parte di essa, nota ai greci e regolata come una pura e semplice locazione di cose¹⁹. Ma si è pure osservato che questo tipo di *locatio operis*, d'uso generale dall'epoca di Labeone in poi e noto ancor prima al tempo di Servio²⁰

18. Cf. Vélissaropoulos, *op. cit.*, p. 280. Numerosi casi di locazione a tempo e a viaggio nelle fonti romane sono indicati da Dauvillier, «Le contrat d'affrètement dans le droit de l'Antiquité», *Mélanges Maury*, 1960, pp. 97-110. Cf. ad es. D. 14, 2, 10, 2 (Labeone): *Si conduxisti navem amphorarum duo milium et ibi (mille Schulting) amphoras portasti, pro duobus milibus amphorarum pretium debes. Paulus: immo si aversione navis conducta est, pro duobus milibus debetur merces: si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet: nam pro tot amphoris pretium debes, quod portasti*; D. 14, 2, 10, pr. e 1 (Labeone); D. 19, 2, 62 (61), 1 (Scevola); D. 4, 9, 3, 1; 14, 1, 1, 3; 19, 2, 15, 6; 14, 1, 1, 7 (Ulpiano), D. 4, 9, 5 (Gaio). Per i papiri cf. Pap. Lond. III, 948 (236 d.C.); Pap. Oxy. XLV, 3250 (circa 63 d.C.); Pap. Jand. inv. 616 + 245 (221 d.C.).

19. Huvelin, *Droit commercial romain*, Paris, 1929, p. 90 e s.; Dauvillier, *l.c.*; Vélissaropoulos, *op. cit.*, pp. 268 e s. afferma che già nell'antichità greca la locazione di nave si distingueva dal contratto di trasporto.

20. Amirante «Ricerche in tema di locazione», *BIDR*, 62, 1959, p. 107 nt. 13. Menager, «Naulum et receptum rem salvam fore», *RHD*, 38, 1960, pp. 177 ss.; 385 ss.; Brecht, *Zur Haftung der Schiffer*, München, 1962; Thomas, «Carriage by sea», *RIDA*, VII, 1960, pp. 489 ss.; De Robertis, «D. 19, 2, 31 ed il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età repubblicana», *SDHI*, 31, 1965, pp. 92 ss.; Thomas, «Trasporto marittimo, locazione ed 'a oneris aversi'», *Antologia giur., rom. ed antiquaria*, I, Milano, 1968, p. 229. Cf. ad es

appariva già in papiri egiziani del III sec. a.C. ²¹.

Non vi è accordo tra gli studiosi in merito alla collocazione della *misthoprasia* nel quadro fin qui tracciato. A prescindere, per il momento, da chi la considera una locazione fittizia, escogitata per mascherare una vendita, vi è chi la ritiene una locazione a tempo ²² e chi assimila il caso in tutto e per tutto ad una locazione in perpetuo ²³; chi, infine, traendo spunto dall'attuale diritto marittimo francese, identifica l'ipotesi con l'«*affrètement coque-nue*», avente per oggetto una nave non armata o fornita di un armamento incompleto ²⁴. In questo caso oggi si realizza una piena separazione tra proprietà della nave e gestione commerciale e nautica, che viene incontro al desiderio del proprietario di sbarazzarsi degli oneri marittimi e sopperisce alla necessità di chi non ha tutti i mezzi per l'acquisto di disporre di un indispensabile strumento di lavoro.

Non è però vero che una locazione per un tempo lunghissimo, come la *misthoprasia*, finisca per essere una locazione in perpetuo. Quest'ultima, basata sulla corresponsione periodica di un compenso, può interrompersi per volontà del solo conduttore in seguito a sospensione del pagamento della mercede ²⁵. Non ha quindi senso una locazione in perpetuo nella quale è provvista la corresponsione iniziale del canone in un' unica soluzione, come appare nei documenti

suite note 20:

D. 14, 2, 2 (Paolo e Servio); D. 19, 2, 31 (Alfeno); D. 19, 5, 1, 1 (Papiniano); D. 4, 9, 3, 1; 19, 2, 13, 1 (Ulpiano); D. 14, 2, 2, pr.; 14, 2, 2, 7 (Paolo). Su questi testi, v. Dauvillier, *l.c.*, e la letteratura ivi menzionata.

21. Questi contratti sono frequentemente conclusi tra fisco e proprietari di navi per il trasporto del grano. Cf. ad es. Pap. Petrie, II, 20 col. IV = III, 36 (b), cit. in Vélissaropoulos, *op. cit.*, p. 269 nt. 5 e pp. 183 e s.; Montevecchi, *La papirologia*, cit., p. 224; Hengstl, *Private Arbeitsverhältnisse freier Personen in den hellenistischen Papyri bis Diokletian*, Diss. Freiburg in Br., 1972, pp. 58 ss. Infine cf. Meyer-Teermer, *op. cit.*, e la lett. ivi cit.

22. Rougé, *op. cit.*, p. 332.

23. Solazzi, *art. cit.*, p. 73: «La locazione» (nel Pap. Lond. III, 1164 h) «... non è in *perpetuum*, ma per 60 anni. Se non che, evidentemente, la locazione a lungo termine equivale alla locazione perpetua». Cf. anche Arangio Ruiz, *AG*, 81, 1908, p. 88, nt. 1 = *Scritti*, I, Camerino, 1974, p. 220 nt. 1.

24. Vélissaropoulos, *op. cit.*, p. 268; 273 e 279.

25. La locazione in perpetuo non si interrompe per volontà di entrambe le parti, come ha sostenuto De Ruggiero, *art. cit.*, p. 59. Quindi locazione in perpetuo sembra che si abbia, non quando non è fissato alcun termine, ma in caso di locazione irrevocabile, che cioè non può cessare finché il conduttore paga la mercede. Obiezioni a De Ruggiero sono state sollevate da Arangio Ruiz, *AG*, 81, 1908, p. 88 nt. 1 = *Scritti*, p. 220 nt. 1, e Solazzi, *art. cit.*, p. 72.

della *misthoprasia*²⁶. E' nella locazione a tempo invece che la previsione di un termine era suscettibile di determinare la corresponsione del canone anche interamente in anticipo. La *misthoprasia* sembra allora configurarsi come una locazione *per averisionem ad tempus*, anche se poi resta da indagare in merito alle ragioni che determinavano l'esborso della mercede in una unica soluzione.

Non può neppure accogliersi l'accostamento all'«*affrètement coque-nue*», poichè le navi consegnate mediante le *misthoprasiai* erano fornite di ogni sorta di equipaggiamento. Lo dimostrano l'interessante e dettagliato elenco delle attrezzature in Pap. Lond. III, 1164 h, 11. 7-11 e l'espressa indicazione della completezza dell'armamento, inserita evidentemente in previsione della restituzione lontana nel tempo²⁷. E' però chiaro che il compito della

26. Cf. le ll. 12-14 e 25-27 del Pap. Lond. III, 1164 h (a. 212 d.C.) che dimostrano il pagamento della mercede quasi per intero al momento della conclusione della *misthoprasia*. La cautela manifestata de Rougé, «... cela à supposer, comme nous l'avons fait, que le prix de la location soit versé une fois pour toutes, ce qui n'est malgré tout nullement sûr», sembra superata, a tacer degli altri documenti, dal ripetersi della medesima pratica a quasi cento anni di distanza nella *misthoprasia*, contenuta in Pap. Oxy. XVII, 2136, ll. 7 e 16 (a. 291 d.C.), che prevedeva l'immediato pagamento dell'intera mercede concordata. Solazzi, *art. cit.*, p. 74, per giustificare la stranezza di una locazione in perpetuo, il cui canone veniva corrisposto per intero immediatamente, ritiene questo calcolato dalle parti con riguardo alla presenta «durabilità della nave».

27. Un'analisi delle attrezzature, i cui termini nuovi e controversi sono fonte preziosa per la denominazione di diversi strumenti marini, in Merzagora, «La navigazione in Egitto nell'età greco-romana», *Aegyptus*, X, 1929, p. 141-42; cf. anche Reil, *Beiträge zur Kenntnis des Gewerbes im hellenistischen Aegypten*, Berna-Leipzig, 1913, p. 87; Casson, «Note on a Nile Boat», *AJPh*, 63, 1942, pp. 333-4; Id., *Ships and Seamanship in the ancient World*, Princeton, 1971, p. 178 nt. 54; p. 227 nt. 9; p. 233 nt. 39; p. 257-8. La nave greca (*to ploion hellênikon*) del Pap. Lond. III, 1164 h, di ben quattrocento artabe di stazza, oltre ad essere ben calafatata (*kechalatriómenon*, De Ruggiero; diversamente Merzagora) è pavimentata (*estrómenon*, Casson; diversamente De Ruggiero; Merzagora; Reil), era munita interamente di ponte (*sesanidómenon*) con albero (*histos*), pennone (*keras*), vela (*linarmenon*), canapi (*schoina*), giare (*kadoi*), anelli (*krikoi*), bozzelli (*mangana*), due timoni (*pedalia duo*), con bracci (*sun oiaksi*) e impugnature (*oknoi*; diversamente Merzagora), quattro remi (*kopai tettares*) e cinque gaffe con punte di ferro (*kontoï pente sun thélais sidérais*), scalette del boccaporto (*thurabatrai*), passerella da sbarco (*diastér klimakion*), argano (*ergatés*), due ancore di ferro con marre del medesimo materiale (*aqkurai sedérai duo sun spathai sidérais*) e un ancora di pietra (*monobolon*, Merzagora; «one-armed anchor» per Casson), corde di filamenti di palma (*schoinia sebenina*), l'alzaia per trarre in secco la nave (*parolkos*), il cordame d'attracco (*sehoinia apogeia*), tre tramogge (*embohia tria*), una misura (*metron*), una bilancia (*zugon*, Merzagora, Casson; diversamente De Ruggiero) una tenda (*kilikion*), una imbarcazione di servizio con due remi e fornita di tutto l'occorrente (*katotlon kata geustrida sun kopois dusi exértismenon pasi trois anékousi*), insieme ad un arpione di ferro (*oboliskos sidéros*, Casson; diversamente De Ruggiero e Merzagora). Diversamente da ciò che Ruggiero (*art. cit.*, p. 52 nt. 2 e p. 53 n. 2) ed altri hanno creduto era forse una imbarcazione per il trasporto di aridi, che avrebbe potuto essere adibita anche per la navigazione marina e non solo fluviale.

Nella 1. 25 del Pap. Lond. III, 1164 h (... *sun tèi prokeimenèi pasèi katartheiai*...) e nelle 11. 6 e 9 del Pap. Oxy. XVII, 2136 (... *sun tèi toutou exartia pasèi pantotai*...) è

manutenzione e sostituzione delle attrezzature gravava, come già è stato notato, sul conduttore, piuttosto che sul locatore, poichè il diritto di scomporre e ricomporre persino la struttura stessa dell'imbarcazione comprendeva già il potere-obbligo di riparazione dello scafo e del mantenimento in efficienza dell'armamento²⁸. Ecco dunque un'altra significativa caratteristica delle *mīsthoprasiai* dopo quella rilevata del pagamento anticipato del canone in un'unica soluzione: con la differenza che nella locazione ordinaria l'obbligo di mantenere la cosa in quello stato che ne permetteva al conduttore il godimento non gravava sul locatore. In questo senso si realizzava la separazione tra proprietà e gestione nautica e commerciale, che certamente anche gli antichi, come i moderni con l'«*affrètement coque-nue*», ricercavano.

Fin dal momento della prima edizione del Pap. Lond. III, 1664 h si è però ritenuto che si dovesse parlare di compravendita, piuttosto che di locazione come abbiamo fatto fino ad ora, e questa opinione ha convinto la maggior parte degli studiosi. E' questa la tesi della locazione fittizia, ma che sarebbe più giusto indicare come compravendita simulata²⁹, che trae spunto dalla inusuale durata del contratto, dall'ampiezza dei poteri concessi, dal pagamento del compenso interamente in anticipo. Dei sostenitori di tale tesi alcuni hanno ritenuto che lo scopo della simulazione mirasse ad eludere un presunto divieto di vendita delle imbarcazioni³⁰, altri invece che l'obiettivo fosse la conservazione dei privilegi spet-

suite de la note 27:

espressamente indicata la completezza dell'armamento. Sulla equivalenza delle due espressioni cf. Merzagora, *art. cit.*, p. 143 nt. 5. Assicurazioni simili, in merito alla completezza dell'equipaggiamento si riscontrano in Pap. Jand. inv. n. 616 + Pap. Jand inv. n. 245, 11. 8-9 (a. 221 d.C.). Cf. Sijpesteijn and Worp, «Documents on transportation by ship», *ZPE*, 20, 1976, pp. 163-6.

28. Pap. Lond. III, 1164 h. 11. 19-20. Arangio Ruiz, *AG*, 81, 1908, pp. 89 e s.; Solazzi, *art. cit.*, p. 74.

29. Osserva Solazzi, *art. cit.*, p. 75; «Si finge avvenuto un fatto che non esiste o non avvenuto un fatto che realmente esiste», invece in questo caso la locazione avrebbe mirato, alquanto puerilmente a nascondere la vendita.

30. Così con cautela Mitteis, *art. cit.*, p. 383, appoggiandosi a C.Th. 13, 6, 2 del 365 d. C. che fissava un divieto di alienazione in rapporto ai *munera dei navicularii*. Un riflesso della proposta di Mitteis, si coglie nella posizione di Arangio Ruiz, *BIDR*, 24, 1911, p. 211; Modica, *op. cit.*, p. 156, p. 524 e ancora Montevocchi, *op. cit.*, p. 212: «La spiegazione più accettabile è che il possesso delle navi fosse in qualche modo vincolato e dipendente dallo Stato, che si riserbava su di esse un dominio eminente; per cui la alienazione non poteva essere effettuata nei termini di una compravendita». Scartata dallo stesso proponente (De Ruggiero, *art. cit.*, p. 67 e s.) è la tesi che l'atto mirava a porre l'imbarcazione sotto la protezione di un *potentior*. Cf. anche Solazzi, *art. cit.*, p. 75 nt. 15.

tanti ai proprietari di navi ³¹. Si è, al contrario, osservato che non vi è traccia di un divieto di alienazione delle imbarcazioni, che tutt'al più avrebbe potuto aver vigore in età postclassica per una diecina di anni soltanto ³². Intorno agli inizi del III sec. non sembrano essere stati in vigore in Egitto divieti di tal genere, come dimostrano alcune tracce di semplici compravendite di imbarcazioni, pervenuteci attraverso i papiri ³³. Ed ancora divieti o privilegi avrebbero dovuto essere connessi al servizio della nona, al quale erano adibite imbarcazioni di una certa stazza ed invece non mancano documenti che si riferiscono a scafi di dimensioni assai limitate o specializzati per il trasporto di mercanzie diverse dalle derrate alimentari ³⁴; né è mai specificato l'obbligo per il conduttore di porre la nave a disposizione della annona, come avrebbe dovuto avvenire se lo scopo perseguito dal proprietario fosse stato proprio quello di continuare a godere di privilegi ed esenzioni ³⁵.

Una arguta osservazione di Arangio Ruiz induce a metter da parte con tranquillità ogni ipotesi che si collega ad una compraven-

31. Così De Ruggiero, *art. cit.*, pp. 48 ss.; Modica, *op. cit.*, pp. 155 ss.; Berger, *op. cit.*, pp. 148 e s.; Hunt, Pap Oxy. XVII, 2136, p. 251. Pringsheim considera la compravendita senz'altro mascherata, ma presenta in alternativa entrambe le spiegazioni summenzionate.

32. Dal 365 d.C. al 375 d.C., sino cioè all'emanazione di C.Th. 13. 6, 7, che abrogava: C.Th. 13, 6, 2; De Ruggiero, *art. cit.*, p. 70.

33. Pap. Merton I, 19 si riferisce ad una compravendita di uno scafo nel 173 a.C.; Pap. Charite 28 è probabilmente relativo all'acquisto di una o più imbarcazioni nel 326-342 d.C. (?). Cf. Worp, «Das Aurelia Charite Archiv», *Studia Amstelodamensia*, XII, Zutphen, 1980, p. 79. Pap. Lond. II, 317 del 156 d.C. (=Wilcken, *Chrest.* 31) contiene una ricevuta di una parte del prezzo di vendita di una imbarcazione (1. 7 : *loipon timès hou eônètai... ploiou*). Pap. Lond. V, 1726 + Pap. Mon. 4 e 5 verso del 581 d.C. è relativo ad una compravendita di una nave. Incerta è l'attribuzione di BGU, 1156, (27-26 d.C.) (cf. Taubenschlag, *op. cit.*, p. 271 nt. 6). Arangio Ruiz, *Lineamenti, cit.*, p. 53 abbandona la cautela manifestata in *BIDR*, 24, 1911, p. 210 sulla possibile esistenza di compravendite di imbarcazioni in età romana. Solazzi, *op. cit.*, pp. 76 e s. è più prudente e raccoglie numerose testimonianze romane sulla compravendita delle navi.

34. Come osserva Hunt, editore di Pap. Oxy. XVII, 2136, in merito alle settanta arabe di stazza dello scafo del medesimo documento, o all'imbarcazione adibita al trasporto del legname oggetto della *misthoprasiai*, riferita in BGU 1157. Un editto di Claudio fissava una capacità non minore di diecimila modii (Gaio I, 32 c), di gran lunga superiore alle stazze indicate nei papiri. Scevola in D. 50, 5, 3 indicava una misura ancora più grande. Cf. Solazzi, *art. cit.*, p. 78 nt. 24.

35. Solazzi, *art. cit.*, p. 81 osserva inoltre che i privilegi competevano in ogni caso per navi marittime (come è espressamente indicato in Gaio I, 32 c; D 50, 5, 3; 50, 6, 6, 5) non per le navi del Nilo (p. 78 nt. 24). Non è comunque escluso che, nonostante le ridotte dimensioni alcune delle navi indicate nelle *misthoprasiai* potessero essere impiegate in mare aperto.

dita simulata : «Se avessero voluto dissimulare sotto una locazione una vendita, i contraenti avrebbero scrupolosamente evitato qualsiasi accenno a vendita, e avrebbero potuto facilmente riuscirvi : invece ritorna ad ogni passo (Pap. Lond. III, 1164 h, 11. 6 ; 23 ; 24; 28) la parola *misthoprasia*, che secondo gli scrittori citati dovrebbe essere stata coniata apposta per svelare il trucco. Chi oserebbe supporre una così prodigiosa ingenuità ?»³⁶. Un così manifesto espediente, sia che esso avesse tratto origine da un divieto di alienazione delle imbarcazioni o dal desiderio di continuare a godere di certi privilegi, sarebbe stato ben presto dichiarato illecito³⁷. Invece non vi è dubbio che si fece pacifico uso del *misthoprasiai* per un lungo arco di tempo.

Respinto dunque il ricorso ad una finzione, occorre ammettere che la *misthōsis* sia reale e che allo scadere del lungo termine venisse veramente effettuata la restituzione. Quale altra spiegazione può trovare infatti il lungo elenco delle attrezzature, previsto in Pap. Lond. III, 1164 h ?

Sia Arangio Ruiz, che Solazzi avevano già riconosciuto l'autenticità della locazione considerato assurdo il ricorso ad una finzione, ma il primo, seguito da Rostowzeff³⁸, era orientato in un primo tempo ad istituire un confronto con le concessioni enfiteutiche ritenendo il misterioso istituto modellato sulle assegnazioni di terre pubbliche³⁹. La facoltà attribuita al conduttore di comporre e scomporre la nave (*luein kai metarruthmizein*) di eseguire cioè tutti gli ammordernamenti e mutamenti utili, appariva un privilegio paragonabile a quello dell'usufruttuario di cose composte e dell'enfiteuta. Era perciò facile rilevare che costoro erano titolari di diritti reali ed invece la *misthoprasia* non era costitutiva di diritti su cosa altrui⁴⁰. A ben guardare, posizione privilegiata era quella del locatore che, in conseguenza della facoltà suaccennata, attribuita al condutto-

36. Arangio Ruiz, *AG*, 81, 1908, pp. 88 e ss. ; Solazzi, *art. cit.*, p. 78.

37. Solazzi, *art. cit.*, p. 75 rileva che la capacità a sostenere i compiti della navigazione nell'interesse dello Stato risulterebbe egualmente ridotta sia in caso di vendita della nave, che in caso di cessione ad estranei per un tempo lunghissimo. Quindi sarebbe stata illecita tanto la *misthoprasia*, che la vendita della nave. «Il papiro di Londra attesta la validità della *misthoprasia* e la libertà dell'industria nautica».

38. Rostowzeff, «Kolonat», *cit.*, pp. 403 ss.

39. Arangio Ruiz, *AG*, 81, 1908, pp. 86 ss. ; Id., *BIDR*, 24, 1911, p. 211.

40. Così già in Arangio Ruiz, *BIDR*, 24, 1911, p. 211. V. inoltre Solazzi, *art. cit.*, p. 75.

re, veniva in realtà sgravato dell'onere della manutenzione ⁴¹. Per queste difficoltà Arangio Ruiz finiva per propendere verso una vera e piena alienazione, o meglio verso una trasmissione a titolo oneroso del diritto enfiteutico, ipotizzando un presunto dominio eminente dello stato su tutte le navi che, come si è visto, non sembra essere sostenuto da prove documentali, anzi da queste contraddetto ⁴².

Anche Solazzi negava la possibilità di una finzione, ma considerava la *misthoprasia* una locazione in perpetuo, utilizzata apertamente dai romani per continuare a godere dei privilegi dipendenti dalla mera qualità di proprietario di nave. Osservava però che i papiri non imponevano certamente al conduttore l'obbligo di mettere la nave a disposizione dell'annona e concludeva quindi che le motivazioni che inducevano gli egiziani a contrarre le *misthoprasiai* dovevano essere diverse dalle romane e, allo stato attuale, difficilmente precisabili ⁴³. A prescindere dalla singolarità della ricerca di giustificazioni diverse e dalla difficoltà sopra evidenziata a considerare le *misthoprasiai* locazioni in perpetuo, e non a tempo ⁴⁴, resta giuridicamente incomprensibile la menzione della vendita che nella *misthoprasia* apparirebbe, in ogni caso, nominata invano. Se infatti si trattava manifestamente di locazione, quale «forza irresistibile» trascinava le parti a parlare di compravendita?

Un famoso passo delle Istituzioni di Gaio, sul quale di recente si è soffermata l'attenzione di Guarino ⁴⁵, può forse aiutarci a chiarire l'intricata questione. Si tratti di Gaio 3, 145-6 :

«Adeo autem emptio et venditio et locatio et conductio familiaritatem aliquam inter se habere videntur, ut in quibusdam causis quaeri soleat, utrum emptio et venditio contrahatur an locatio et conductio. Veluti si qua res in perpetuum locata sit, quod evenit in praediis municipum, quae ea lege locantur, ut quamdiu [id] vectigal praestetur, neque ipsi conductori neque heredi eius praedium auferatur. Sed magis placuit locationem conductionemque esse. 146. Item [quaeritur] si gladiatores ea lege tibi tradiderim, ut in singulos, qui integri exierint, pro sudore denarii xx mihi darentur, in eos vero singulos, qui occisi aut debilitati fuerint, denarii mille, quaeri-

41. Solazzi, *l.c.*

42. Arangio Ruiz, *l.c.*, Cf. *supra*, nt. 33.

43. Solazzi, *art. cit.*, pp. 78 e 81.

44. Cf. *supra*, p. 412.

45. Guarino, Il leasing dei gladiatori, *Index*, 13, 1985, pp. 461-5.

tur, utrum emptio et venditio an locatio et conductio contrahatur. Et magis placuit eorum qui integri exierint locationem et conductionem contractam videri, at eorum qui occisi aut debilitati sunt emptionem et venditionem esse, idque ex accidentibus apparet, tamquam sub condicione facta cuiusque venditione aut locatione. Iam enim non dubitatur, quin sub condicione res veniri aut locari possint».

Il giurista, segnalando l'obiettiva difficoltà di distinguere in alcune ipotesi prospettate tra locazione e vendita, menziona in primo luogo il caso della locazione *in perpetuum* e adduce come esempio le locazioni di fondi municipali, nelle quali il versamento periodico del *vectigal* da parte del conduttore o del suo erede consentiva la prosecuzione del rapporto, a prescindere da una sopravvenuta volontà contraria del locatore. Forse, sollecitati da tali parole Arangio Ruiz, Rostow:eff e Solazzi sono stati indotti ad accostare le *misthoprastai* alle locazioni in perpetuo. Ma è stata già evidenziata la difficoltà del confronto con un accordo che prevedeva il pagamento del canone in un'unica soluzione all'inizio del rapporto⁴⁶. La *misthoprastai* non è dunque assimilabile alle locazioni in perpetuo dei fondi municipali. Il passo di Gaio prosegue (§ 146) prospettando l'ipotesi di una fornitura di gladiatori e di un accordo che prevedeva il pagamento di soli venti denari per ogni atleta restituito integro dopo il combattimento. I denari sarebbero stati invece mille per ciascuno dei *gladiatores* ucciso o debilitato. E' evidente la difficoltà di inquadrare tale accordo, per il quale si è arrivato a parlare di «*leasing* dei gladiatori», nello schema della locazione o della vendita. L'opinione prevalente secondo Gaio avrebbe considerato oggetto di *locatio conductio* i gladiatori rimasti integri, gli altri sarebbero stati ricompresi in una *emptio venditio*. L'osservazione di Gaio che la soluzione emergerebbe dalle circostanze, «quasi che la vendita o la locazione di ciascun gladiatore sia stata fatta sotto condicione», si presta all'obiezione che «il contratto si stabilisce qual è (locazione oppure vendita) al momento del *consensus in idem placitum*, non al momento in cui il ludo gladiatorio è avvenuto e si passa a fare l'inventario dei gladiatori superstiti. Né la *condicio* apposta al contratto migliora la situazione, perchè essa non incide sulla struttura essenziale del negozio, ma precisa solo la circostanza futura ed incerta subordinatamente alla quale gli effetti negoziali si produrranno»⁴⁷. La difficoltà

46. Cf. *supra*, pp. 412 ss.

47. Guarino, *op. cit.*, p. 462.

tà di calare negli schemi istituzionali un rapporto della vita quotidiana avrebbe potuto ripresentarsi pressochè negli stessi termini nel caso delle *misthoprasiai*. Occorre chiedersi, come fa Rougé⁴⁸, quale sia stato il regime della responsabilità nel caso di perdita di una imbarcazione data in locazione per un periodo di tempo molto lungo e soprattutto calarsi nei panni di chi avrebbe potuto esser propenso ad affidare la propria nave alle capacità nautiche di un altro ed alla protratta alea del mare. Il principio «*res perit domino*» implicava infatti che la perdita dell'imbarcazione per cause di forza maggiore avrebbe dovuto essere sopportata in caso di locazione dal locatore⁴⁹. Soltanto nel caso di una compravendita il venditore avrebbe potuto disinteressarsi della sorte della nave⁵⁰. Ecco dunque una valida ragione che avrebbe potuto determinare, all'inizio di un lunghissimo rapporto di locazione ed in assenza di un contratto di assicurazione marittima, la pretesa dell'intero ammontare del canone locativo in un'unica soluzione. L'eventuale sorte infausta della nave avrebbe sì precluso la restituzione della medesima, ma non avrebbe arrecato l'ulteriore danno della mancata corresponsione del canone periodico non ancora versato. Il conduttore, da parte sua, avrebbe potuto avere interesse per un accordo di tal genere, perchè avrebbe corrisposto una somma leggermente inferiore al prezzo di acquisto di una nave e ne avrebbe avuto la piena disponibilità per un lasso di tempo molto lungo, assumendosi al contempo l'onere della manutenzione ordinaria, spettante altrimenti al proprietario. La libera disponibilità del conduttore, che si estende a contemplare l'ipotesi del subaffitto e della trasformazione dell'imbarcazione, non arriverebbe a pregiudicare in un accordo di tale tipo l'interesse del proprietario alla restituzione del bene. E' infatti anche interesse del conduttore che ha pagato anticipatamente, utilizzare correttamente la nave fino alla scadenza. In altri termini, il proprietario in seguito ad una *misthoprasia* avrebbe ottenuto un reddito dalla nave senza alcun fastidio e con la prospettiva per di più di riavere, anche se dopo

48. Rougé, *op. cit.*, pp. 334 e s.

49. Ciò giustifica l'elevata entità dei canoni di affitto a tempo. Sul loro ammontare, aggirantesi in media intorno alle 500-1000 dracme, cf. Vélissaropoulos, *op. cit.*, p. 278. Sul regime della sopportazione del rischio nella *locatio conductio* cf. Kaser, «Periculum locatoris», *ZSS*, 74, 1957, pp. 155 ss.

50. Rougé, *op. cit.*, p. 335: «Dans le cas de la vente la perte du navire est toute entière à la charge de l'acquéreur, alors que dans le cas de la *locatio in perpetuum* (coincidente per Rougé, *op. cit.*, p. 334 con la *misthoprasia*) elle resterait au moins en partie à la charge du propriétaire».

molto tempo, l'imbarcazione, poichè una utilizzazione rischiosa, impropria o effettuata senza la necessaria manutenzione sarebbe stata innanzitutto di danno al conduttore. Costui, d'altro canto con una somma inferiore al prezzo di acquisto di una nave avrebbe reperito il principale strumento della propria attività lavorativa e sarebbe stato libero di utilizzarlo con le normali precauzioni e cautele per un tempo assai lungo.

Siamo dunque in grado di comprendere la struttura della *mis-thoprasia*, come appare in base alla documentazione papiracea, e di spiegare plausibilmente le sue anomalie. Occorre però chiarire le ragioni della sua duplice denominazione. Seguendo il ragionamento di Gaio per l'ipotesi dei gladiatori avrebbe potuto retrospettivamente dirsi che si trattava di una locazione se la nave veniva restituita allo scadere del lungo lasso di tempo, di una compravendita se l'imbarcazione invece affondava prima del termine previsto ed era quindi impossibile il ritorno di essa all'originario proprietario o ai suoi eredi. Solo dopo la scadenza avrebbe potuto essere stabilita, seguendo degli schemi elementari la natura di un accordo che, venendo incontro ad esigenze tanto importanti, doveva essere alquanto diffuso nella pratica commerciale e marittima. Può anzi ipotizzarsi che proprio in questo modo venisse concepito normalmente il rapporto tra *dominus navis* ed *exercitor*. Nelle fonti romane la *locatio per aversionem* della nave *ad tempus* induce infatti a credere che la mercede venisse prevista in maniera unitaria⁵¹. In assenza di una assicurazione marittima quale proprietario sarebbe stato disposto ad affidare la propria nave ad un armatore senza cautelarsi adeguatamente? E la cautela avrebbe potuto consistere appunto nell'ottenere subito un canone locativo abbastanza prossimo al valore dell'imbarcazione. Tale accordo, nato nel quadro concettuale del contratto in diritto greco come «autorizzazione a disporre»⁵², sarebbe apparso come vendita in caso di perdita della nave, come locazione

51. Così in De Ruggiero, *op. cit.*, p. 58: «Le mercede... può essere fissata in modo globale, per *aversionem*, ossia per una somma unica corrispondente all'intero periodo dell'affitto»; De Martino, *NNDI*, VI, 1089, v. *exercitor*. Cf. D. 14, 1, 1, 15: *Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum*; cf. anche D. 19, 2, 35 pr. e D. 14, 2, 10, 2.

52. Herrmann, «Verfügungsermächtigungen als Gestaltungselemente verschiedener griechischer Geschäftstypen», *Symposion*, 1971 (Köln-Wien, 1975), pp. 321 ss. Cf. Vélissaropoulos, *op. cit.*, pp. 278 e s.

in caso di salvezza. Anche nella locazione di nave, come nel prestito marittimo e nella responsabilità del vettore per via d'acqua, si profila una sostanziale unitarietà nella pratica tra diritto ellenistico e diritto romano, pur nel rispetto delle caratteristiche peculiari dei rispettivi sistemi giuridici⁵³.

E' facile a questo punto sollevare un'obiezione: l'armatore avrebbe dovuto disporre di un ingente capitale che avrebbe potuto reperire con difficoltà o che gli avrebbe potuto consentire, una volta che fosse stato racimolato con fatica, di divenire con minimo ulteriore sforzo egli stesso proprietario. I papiri consentono forse di risolvere anche tale questione. BGU IV, 1157 è un documento assai complesso che si riferisce a quattro operazioni commerciali che si susseguono dal 27-26 a.C. al 10 a.C.

BGU, IV, 1157

Πρω[τάρχωι]

π[αρά Ἀμμωνίου τοῦ... καὶ παρὰ Πνεφερῶτος τοῦ...]

[καὶ Πιεσιήους τοῦ... καὶ Πεταρενφός τοῦ Π]ιεσιήους.

[Ἐπεὶ κατὰ συνχωρήσεις τρεῖς τὰς τελειωθείσας διὰ τοῦ
κριτηρίου κατὰ μὲν μίαν] τή(ν) γεγονυῖαν [ἐν τῷ]

5 [τε]τ[ά]ρτῳ [Κα]ί[σα]ρος Π[αῦνι (?).....] ὃ τε
Πνεφερῶς καὶ

Ξιεσιῆς καὶ ἔτι Πεταρενφός Πιεσιῆος παρὰ τοῦ Ἀμμωνίου

ἀρ[γ]υρίου δραχμᾶς χιλίας τριάκοντα

δύο ἐντόκους, κατὰ τὴν ἑτέραν ὡμολόγηκεν ὁ Ἀμμώνιος

κομισάμενος ταῦτας καὶ τοὺς τό[κους]

ἀνοίσειν εἰς τοὺς τρεῖς συνχώρησιμ περὶ μισθοπρασίας τ[ῆ]ς

ὑπαρχούσης αὐτῷ σκάφης ξυλη-

γοῦ πηχῶν τριάκοντα πέντε πλάτους πηχῶν ἑνδεκα, κατὰ δὲ

[ἑτέραν συνχώρησιμ]

10 τὴν γεγονυῖαν ἐν τῷ ἐννεακαιδεκάτῳ ἔτει Καίσαρος Ἐπειφ

Ἀμμώνιον [κομισάμενος] παρὰ

τοῦ Πνεφερῶτος καὶ Πιεσιήους εἰς τὸ προκείμενον κεφάλαιον

ἀ[ρ]γυρίου δραχμᾶς τρια-

53. Sul prestito marittimo cf. Purpura, «Ricerche in tema di prestito marittimo», *AUPA*, 39, 1987, pp. 217 ss. Sulla responsabilità del vettore v. Meyer Teermeer, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, Zutphen, 1978, pp. 225 ss. Cenderelli in *TR*, 49, 1981, p. 185 evidenzia che in conclusione «non si possa neppure escludere con certezza che il più antico regime greco-egizio del trasporto fluviale possa avere in qualche misura ispirato la disciplina contrattuale del trasporto marittimo romano e la tutela editale di essa».

- κρσίας [κατὰ τὸ ὑπ' αὐτῶν εὐδοκηθέν] ἀνήνευκεν εἰς
 Πετεαρενφός περὶ μισθοπρα-
 σίας τρίτου μέρους τῆς δηλουμένης σκάφης συνχώρησιν, ταυῶν
 συνχωροῦμε(ν)
 πρὸς ἑαυτοὺς ἐπὶ τοῖςδε· ὁ Ἀμμώνιος κεκομισμένος παρὰ τοῦ
 Πνεφερῶς καὶ Πιεσιήους τὰς λοιπ(άς)
 15 τοῦ δανείου ἀργυ(ρίου) δραχμὰς ὁ ἑπτακοσίας τριάκοντα δύο καὶ
 τοὺς γεγεννημένους
 τόκους καὶ ποιήσειν ἀκύρους τὰς δηλουμένας τοῦ δανείου(ν) [καὶ]
 τῆ(ς) μισθοπρασίας συν-
 χωρήσεις, αὐτόθεν δὲ μεμισθωκέναι αὐτοῖς Πνεφερῶτι καὶ
 [Πιε]σιῆ εἰς χρό(νον) ἔτη
 πεντήκοι(ν)τ' ἀπὸ ψαρμουῦνι τοῦ ἐνεστῶτος εἰκοστοῦ ἔτους
 Καίσαρος τὰ λοιπὰ μέρη
 [δύο τῆς αὐτῆς σκάφης ---] ἐργάζεσθαι.....
 20 [...]]
 τὸ προσκομίζειν καὶ ὅτι ἐὰν θέλωσι συντελεῖν, αὐτόθεν δὲ.....
 [μ]ηδετέρους αὐτῶν μηδ' ἄλλον ὑπὲρ αὐτοῦ μηδέ(να)
 ἐπελεύσεσθαι περὶ
 κεκομ[.....]εἰ... καὶ τῶν τόκων, βεβαιώσῃ δὲ τὰ δύο μέρη τῆ[ς
 σκά]η[ς]
 [.....]..... δυοὶ παραχρῆμα ἀπαραποδίστως ἢ χωρὶς τοῦ
 κύρια εἶναι
 25 [τὰ συγκεχωρημένα ἐκτίνειν τὸ] κεφάλαιον σὺν ἡμισολίᾳ [καὶ τὰ
 βλάβη καὶ δαπανήματα]
 [καθάπερ ἐγ δίκης.]

Discostandosi dall'interpretazione a suo tempo proposta da Arangio Ruiz, Pringsheim e Vélissaropoulos presentano una diversa ricostruzione del rapporto ivi delineato ⁵⁴. Secondo Arangio Ruiz si tratterebbe di una *misthoprasia* fiduciaria di una nave connessa ad un mutuo di 1032 dracme. A distanza di ben diciassette anni la somma sarebbe stata restituita in due rate e pertanto sarebbe stata compiuta una nuova *misthoprasia* avente la funzione di *remancipatio fiduciae causa*. Poichè «non è possibile che il fiduciario abbia trasmesso ai fiducianti un potere sulla cosa inferiore a quello che gli era

54. Arangio Ruiz, *BIDR*, 24, 1911, pp. 209-211 ; Pringsheim, *The greek law of sale*, Weimar, 1950, pp. 262-265 ; Vélissaropoulos, *op. cit.*, pp. 273-6.

stato ceduto», secondo Arangio Ruiz si avrebbe così la prova che la *misthoprasi*a era una vera e piena alienazione⁵⁵. Chi crede però che la *misthoprasi*a sia stata una vera locazione che implicava la restituzione della cosa ha motivo di dubitare dell'idoneità di un' applicazione di essa in funzione fiduciaria, tanto più che del rapporto può essere proposta una diversa ricostruzione. Secondo Pringsheim le parti avevano innanzitutto concluso un mutuo fittizio⁵⁶ il cui ammontare corrispondeva al prezzo di *misthoprasi*a dell'imbarcazione. Lo scopo sarebbe stato quello di fornire il capitale a chi si accingeva a compire una successiva *misthoprasi*a, che seguendo l'esempio della vendita greca non avrebbe potuto essere realizzata che in contanti. Colui che avesse venduto a credito senza concludere un mutuo fittizio sarebbe rimasto privo di qualsiasi tutela giudiziaria. Nel caso specifico di BGU IV, 1157 al mutuo ed alla promessa di *misthoprasi*a solo dopo un lunghissimo lasso di tempo seguì la restituzione di circa un terzo della somma da parte dei due debitori; venne pertanto effettuata la *misthoprasi*a della quota corrispondente dell'imbarcazione in favore del terzo debitore. Nove mesi dopo, in seguito alla corresponsione dei restanti due terzi della somma convenuta, veniva conclusa la *misthoprasi*a in favore dei tre per l'intera imbarcazione; al contempo effettuata la *bebaiōsis*, annullato il mutuo e la precedente promessa. Secondo Pringsheim durante il lungo lasso di tempo, intercorrente tra il mutuo e la promessa di *misthoprasi*a sino al pagamento della somma convenuta, la nave non sarebbe stata consegnata ai debitori; pertanto il proprietario di essa si sarebbe trovato in una posizione assai privilegiata. In virtù del mutuo fittizio costui avrebbe avuto la possibilità di reclamare la restituzione della somma e degli interessi ed invece gli altri tre non avrebbe avuto alcun mezzo per ottenere il possesso dell'imbarcazione, consegnata solo in seguito all'effettivo pagamento ed alla conclusione della *misthoprasi*a⁵⁷. Ma se la somma era stata accreditata attraverso un prestito proprio per consentire la conclusione di una *misthoprasi*a ed il proprietario era adeguatamente tutelato dall'azione derivante dal mutuo, perchè si attese così lungo tempo per la

55. Arangio Ruiz, *art. cit.*, p. 211.

56. La denominazione tecnica di *daneion* secondo Pringsheim appare nel documento due volte alle 11. 15 e 16. Anche se ciò assai probabile, deve rilevarsi che si tratta di due punti di incerta lettura.

57. Pringsheim, *op. cit.*, pp. 263 e s.

consegna della nave, la cui utilizzazione da parte dei debitori avrebbe consentito una più rapida restituzione del capitale? Secondo Vélissaropoulos la nave era stata consegnata al momento della conclusione del prestito fittizio, poichè altrimenti i debitori avrebbero dovuto corrispondere interessi per un bene che per lungo tempo non avrebbero potuto utilizzare e non avrebbero tratto alcun vantaggio dalla conclusione di un siffatto accordo⁵⁸. Inoltre il Pap. Lond. III, 1164 h depone in favore di una consegna della nave. In quel caso la somma non era stata interamente versata e la *bebaiōsis* non era stata compiuta, tuttavia l'imbarcazione era stata consegnata al conduttore, che avrebbe potuto immediatamente utilizzarla⁵⁹. Infine Vélissaropoulos ha giustamente rilevato che la *bebaiōsis*, compiuta in relazione ad un terzo dell'imbarcazione, non avrebbe avuto in realtà alcun senso se l'imbarcazione non fosse stata subito consegnata, tanto più che negli atti successivi alla promessa di *misthoprasia* non si precisava, come di consueto, che l'imbarcazione era nella disponibilità del concedente⁶⁰. Tutto ciò indica, come ha affermato Vélissaropoulos, che «plutôt que de permettre une *misthoprasia* à crédit, sans remise du bâtiment, le contrat de prêt aurait été conclu afin que les débiteurs puissent exploiter l'embarcation sans acquitter immédiatement le prix total». Ecco dunque risolto il problema posto dalla struttura stessa della *misthoprasia*: l'immediata disponibilità da parte dell'armatore di un ingente capitale. Attraverso un mutuo fittizio concesso dal proprietario dell'imbarcazione all'«armatore» costui avrebbe potuto avere consegnata una nave in perfetta efficienza e avrebbe potuto col proprio lavoro riscattare il debito, magari lentamente e attraverso parziali rimborsi, ma, a differenza del caso della corresponsione di un periodico canone locativo, l'impegno sarebbe stato globale per l'intero periodo e non sarebbe stato modificato da alcun evento infausto occorso alla nave. Inoltre all'inizio del rapporto il debitore non avrebbe dovuto affrontare gravose spese di allestimento, anche se in seguito avrebbe dovuto col proprio lavoro provvedere alla ordinaria manutenzione, sgravando il proprietario. La piena ed

58. Vélissaropoulos, *op. cit.*, pp. 275 e s.

59. Pap. Lond. III, 1164 h, ll. 16, 27 e 30; ... *kai <en> teuthen elabon to ploion*; cf. Vélissaropoulos, *op. cit.*, pp. 275 nt. 29.

60. Cf. l'espressione in BGU IV, 1157, l. 13: ... *tēs deloumenēs skaphēs*, contrapposta a... *t [e]s huparchousēs autōi skaphēs* in BGU IV, 1157, l. 8; cf. anche Pap. Lond. III, 1164 h, ll. 6 e 24; Pap. Oxy. XVII, 2136, ll. 5; 8-9; 14. In tal senso Vélissaropoulos, *op. cit.*, p. 276 nt. 31.

immediata disponibilità da un lato ed il reddito garantito ed esente da ogni fastidio dall'altro, sarebbero stati i principali vantaggi che i contraenti avrebbero ottenuto dall'accordo.

Tra i tre debitori di BGU IV, 1157 non sembra che vi sia stata perfetta parità ⁶¹ : in occasione della prima restituzione di un terzo della somma convenuta i primi due versarono in favore del terzo debitore ⁶². Anche il successivo pagamento dei restanti due terzi fu effettuato da costoro ⁶³. Si è quindi acutamente ipotizzato ⁶⁴ che il terzo sia stato il *kybernetès* dell'originario proprietario, che con la prosecuzione del proprio lavoro riusciva ad ottenere una quota di partecipazione agli affari della nave. Numerosi sono i vantaggi per le parti conseguenti a tale ipotesi : il proprietario avrebbe mantenuto un comandante al quale aveva accordato la sua fiducia e ciò lo avrebbe confortato in previsione della lontana restituzione ; costui, dopo un certo lasso di tempo avrebbe potuto aspirare ad una quota di partecipazione agli utili e quindi avrebbe lavorato con maggiore interesse. Infine gli altri due che avevano assunto insieme al capitano il pesante obbligo della restituzione e di apprestare i capitali necessari all'attività commerciale ed alla ordinaria manutenzione dell'imbarcazione avrebbero partecipato agli utili derivanti dall'esercizio dell'attività marittima o fluviale senza, a loro volta, correrne i rischi materiali e dividerne le fatiche.

Gianfranco PURPURA

61. Nella indicazione del papiro è distinta la denominazione del terzo rispetto ai primi due (11. 5-6). Cf. Pringsheim, *op. cit.*, p. 254 nt. 6 ; Vélissaropoulos, *op. cit.*, p. 276 nt. 32.

62. BGU, IV, 1157, 11. 11-12.

63. 11. 14 e 17.

64. Vélissaropoulos, *op. cit.*, p. 276.