

# La protezione dei giacimenti archeologici in acque internazionali e la *Lex Rhodia* del mare

Gianfranco Purpura

## Abstract

13

**The protection of archeological materials in international waters and the *Lex Rhodia* of the sea.** *The Law Rhodia of the sea has been recalled without any foundation in a sentence of an American Court of Appeal in order to legitimize a sort of primitive ius naufragii, that means the right to gather relics. Therefore it is erroneous to consider the Rhodia Law of the sea as containing marine practices of any kind. In the present contribution the author analyses the different questions about the Lex Rhodia of the sea with regard to the present protection of underwater archaeological patrimony.*

Il testo della Convenzione adottata dalla Conferenza Generale dell'UNESCO (COPUCL) il 2 novembre 2001, applicandosi a tutte le "traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character which have been partially or totally under water, periodically or continuously, for at least 100 years"<sup>1</sup>, rappresenta il frutto di un lungo negoziato e di un compromesso mirante a superare alcune difficoltà suscitate dagli artt. 149 e 303 della Convenzione delle Nazioni Unite sulla legge del mare (UNCLOS).<sup>2</sup> Il paragrafo 3 dell'articolo 303 di quest'ultima Convenzione in particolare, fa in ogni caso salvi "i diritti di proprietari identificabili, salvaguardando la legge del salvataggio ed altre regole dell'Ammiragliato, o leggi e pratiche con rispetto agli scambi culturali". È stato rilevato<sup>3</sup> che non sussiste alcun chiarimento nella UNCLOS sul significato dell'espressione: "[...] *the law of salvage and other rules of Admiralty* [...]", ma che le decisioni prese da alcuni tribunali nazionali possono già fornire un'idea del risultato pratico che l'applicazione di tale disposizione può finire per determinare. Tullio Scovazzi ricorda, ad esempio, la sentenza del 24 marzo 1999 della Corte d'Appello degli Stati Uniti (4th Circuit, case *R.M.S. Titanic, Inc. v. Haver*) che ritiene 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 Hanseatic Towns or Hanseatic League (1597), and France (1681), all articulating similar principles".<sup>4</sup> Osserva inoltre che "*the law of finds*" sembra essere stata intesa nel senso che se "*a person who discovers a shipwreck in navigable waters that has been long lost and abandoned and who reduces the property to actual or constructive possession becomes the property's owner*", attribuendo un ingiustificato *ius in rem* che viola il principio della libertà dell'alto mare e che in un ben noto caso ha finito per determinare l'assegnazione di una zona rettangolare di rispetto di ben 168 miglia quadrate intorno ad un giacimento ubicato nell'alto fondale del Nord Atlantico a circa 400 miglia dalla costa<sup>5</sup>. A prescindere dalla, più che fondata, osservazione che "*the law of salvage and other rules of Admiralty*" appaiono tipiche di pochi sistemi giuridici di *Common Law* ed erroneamente è stata attribuita ad esse natura di consuetudini giuridiche internazionali,<sup>6</sup> che inoltre sistemi giuridici nazionali, come quello italiano, attribuiscono ai giacimenti archeologici un'elevata protezione altrimenti carente,<sup>7</sup> il riferimento ad una "venerabile legge del mare" rodia ed al CJC di Giustiniano mi consente, non solo di tornare su quel tema affrontato in anni ormai lon-

14 tani,<sup>8</sup> ma anche di approfondire ulteriormente le origini “*del più grande problema*”, per dirla con Rougé, “*della storia del commercio marittimo*”<sup>9</sup>, cioè di una legislazione che è stata ritenuta addirittura “*l’unica legge greca che è giunta in forma vivente fino al mondo moderno*”.<sup>10</sup>

Chiariamo subito che la legge rodia del mare è stata richiamata infondatamente e per di più con un errore di datazione, nella sentenza del 24 marzo 1999 della Corte d’Appello degli Stati Uniti, menzionata da Tullio Scovazzi, in quanto legittimava una sorta di primitivo *ius naufragii*, il diritto cioè d’impadronirsi dei relitti.

Non solo è inveterato, quanto errato, l’uso di considerare la legge rodia una sorta di contenitore di pratiche marine di qualsiasi tipo, ma se vi fu, come è assai probabile, una specifica legge rodia del mare, il suo intento era sicuramente contrario alla soluzione attribuita alla cd. “*law of salvage*”. Attraverso l’apporto delle fonti si può dimostrare l’infondatezza di tale legittimazione: in primo luogo una testimonianza di Tertulliano finora non adeguatamente valutata. In *Adversus Marcionem*, 3, 6, 1 - 3<sup>11</sup> l’apologeta e giurista<sup>12</sup> ironizzava, richiamando la *lex Rhodia*, contro il suo avversario Marcione, 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 legge Rodia, ma proprio alla Pontica.

Se si tien conto del *tópos* antico che considerava il Ponto, regione marginale e selvaggia, zona di naufragatori e di pirati ove si era applicato il diritto d’impadronirsi dei relitti uccidendo o assoggettando a schiavitù i naufraghi stranieri<sup>13</sup>, la con-

trapposizione tra legge inumana praticata nei confronti dei naviganti del Mar Nero e costume opposto ispirato all’ospitalità rodia, risalta con evidenza. Non solo v’è ulteriore prova che la *lex Rhodia* riguardasse anche il diritto di naufragio per consentire però, come vedremo, l’approdo in caso di tempesta, ma sono numerose e concordi le testimonianze sulle pratiche pontiche, evidentemente non da intendere alla lettera come una vera e propria *lex Pontica*.

Un’altra testimonianza la rintracciamo nell’*Anabasi* di Senofonte nel libro VII, capitolo 5, paragrafo 12, che tradotto recita così:<sup>14</sup> “*i Traci hanno posto delle stele che servono da confine e ciascuna tribù saccheggia i relitti che si arenano nella loro zona. Prima che fossero fissati tali limiti, spiegavano, molti di loro si uccidevano gli uni gli altri nel corso dei saccheggi*”. La zona di Salmydesso, infatti, sulla costa sud-ovest del Ponto, era da Eschilo denominata “*matrigna di navi*”<sup>15</sup> e della stessa nomea godeva il versante opposto della Bitinia pontica.<sup>16</sup>

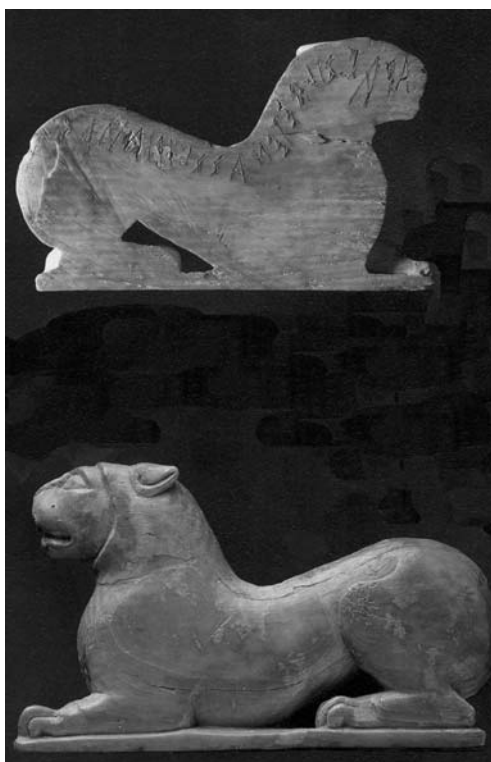
I trattati tra le comunità greche e pontiche denotano la necessità per i naviganti e gli indigeni di trovare soluzioni meno rudimentali. Nell’accordo tra il re pontico Sadala e la città di Mesambria, riferito in un’epigrafe del III sec. a.C., sembra che la rinuncia alle pretese sulle navi di tale comunità greca si accompagni al versamento di un’indennità concordata di volta in volta sul valore, una sorta di riscatto<sup>17</sup>. Così intorno al 242 a.C. il dinasta bitinico Ziela concedeva protezione personale e reale, a tutti i greci approdati nel nuovo porto di Nicomedia,<sup>18</sup> agli abitanti di Coos in particolare anche al di fuori della località indicata e se costretti ad uno scalo in territori vicini per avverse circostanze marine, il sovrano prometteva d’interessarsi affinché i marinai non subissero alcuna ingiustizia.<sup>19</sup>

Fig. 1. Un *symbolon* dalla Roma di Tarquinio Prisco (fine VII-inizi VI sec. a.C.).

Nell'età più antica la situazione era ancora più drammatica, poiché la pratica d'impadronirsi dei relitti, i "frutti del mare",<sup>20</sup> si applicava anche in Egeo, a Creta, a Schiro e forse nella stessa Rodi,<sup>21</sup> non solo ai relitti spiaggiati o galleggianti, ma anche ai naufraghi e persino alle navi approdate integre senza autorizzazione, che avrebbero potuto essere sequestrate dall'autorità locale.<sup>22</sup> In tale situazione sarebbe stato allettante per le popolazioni costiere accendere falsi fuochi sulla costa per determinare un dirottamento o un naufragio, o direttamente attaccare le navi in transito. Occorre inoltre tenere conto dei diritti di rappresaglia, ampiamente praticati fin da un'età remota:<sup>23</sup> cioè delle *sylai*, che erano ritenute perfettamente legali e giustificate ancora nel V sec. a.C., come si legge in Erodoto VI, 101,<sup>24</sup> e che erano correlate ad un danno che la vittima cercava di evitare. L'atto presupponeva che l'autore e la controparte appartenessero a comunità, non legate da trattati giudiziari, che consentissero al danneggiato di adire tribunali della comunità dell'offensore. In genere in condizioni di reciprocità, comunità diverse avrebbero potuto con trattato garantirsi protezione, indicando un luogo determinato per gli scambi, una procedura, degli organi per la risoluzione delle controversie.<sup>25</sup> In assenza di tutto ciò, il creditore insoddisfatto di uno straniero avrebbe potuto sequestrare i beni, e la stessa persona, in transito di un concittadino di colui che oggi indichiamo come debitore insolvente. Sul piano interno poi la vittima del sequestro avrebbe potuto ottenere eventualmente tutela e rivalsa. Sotto la protezione di un dio, in occasione di festività, in santuari denominati asili, luoghi appunto dove erano sospese le *sylai*, appartenenti a comunità diverse avrebbero potuto entrare impunemente in contatto, scambiando mercanzie prevalentemente nella forma di

un commercio amministrato statale o intergentilizio, indipendente dalle leggi di mercato.<sup>26</sup> Ma anche sotto la protezione ed ospitalità di un potente straniero avrebbero potuto verificarsi un contatto e uno scambio che davano luogo alla diffusa prassi della frazione del *symbolon*, di spezzare cioè un oggetto, riconoscibile poi solo unendo le due parti, offrendo così la possibilità a qualsiasi portatore di una delle due parti di ottenere altrettanto (Fig. 1).<sup>27</sup>

Nella valutazione dello straniero, come ospite sacro da proteggere o reietto maledetto dagli dei, le due pratiche, dell'ospitalità e della rappresaglia, determinarono fin dall'età più antica un dua-



16 lismo che non è ascrivibile al progressivo affermarsi di istanze religiose o umanitarie nel mondo greco,<sup>28</sup> come è stato sostenuto.

Era evidente dunque che, non solo gli sbarchi dovevano avvenire in luoghi autorizzati ai pericolosi contatti con stranieri (santuari o *emporía*), delimitati da *boroi* (cippi di confine) e muri (*kleistos limen*) - che non servivano solo per difendere, ma anche per evitare la fuga imprevista - ma che inoltre fossero necessari accordi internazionali ed imprescindibile una soluzione per l'approdo forzato a causa di avverse circostanze marine (Fig. 2).

Sussistono numerose testimonianze epigrafiche di accordi che disciplinavano tra comunità diverse il diritto di rappsaglia, concedendo l'*asylia* in condizioni di reciprocità solo al porto presso la città (*limen kata polin*), come il trattato tra Oianthéia e Chaléion in Locride della fine del V sec. a.C.<sup>29</sup>.

L'alta antichità di tali pratiche - non solo greche, ma generalmente mediterranee - che sopravvissero in certe zone in età storica, è indicata da numerose testimonianze: in un testo ugaritico, anteriore al 1185 a.C.,<sup>30</sup> il re di Tiro informa il re di Ugarit che una sua nave in rotta per l'Egitto si trova a Tiro in seguito a naufragio per una tempesta torrenziale. Sono stati recuperati beni ed equipaggio e le mercanzie restituite ai naufraghi; che un'altra imbarcazione, evidentemente di un convoglio, è stata scaricata ad Acco. Sembra che il comportamento del re di Tiro si possa spiegare alla luce di un trattato del VII sec. a.C. tra un successivo reggente fenicio, Baal I, ed un re assiro,<sup>31</sup> che consente l'applicazione alle mercanzie del *ius naufragii*, ma ammette, previa indicazione dei nomi, il rilascio dei naufraghi, ai quali non sarà fatto alcun male. Nel primo caso l'accordo prevedeva clausole più favorevoli, che nel secondo, ma

in entrambi i casi si assicurava un'informazione altrimenti difficile a trasmettersi.

Il diritto di naufragio e il diritto di rappsaglia, sovente connessi in età antica, ma diversamente fondati,<sup>32</sup> appaiono nell'XI sec. a.C. nel papiro di Wenamun normalmente applicati ad una nave di Biblo sospinta dalla tempesta a Cipro.<sup>33</sup> Il sacerdote egiziano che vi viene coinvolto in quanto imbarcato, subisce l'aggressione da parte dei locali, che vantano l'antico diritto di naufragio, e lui stesso pratica nei confronti della ciurma che lo trasportava analoga violenza e confisca, in base al diritto di rappsaglia.<sup>34</sup> Nel relitto ritrovato ad Ulu Burun degli inizi del XIV sec. a.C., ad ulteriore riprova dell'alta risalenza di tali pratiche, un anello d'oro scisso a metà è stato ritenuto un sigillo intenzionalmente spezzato, ma potrebbe facilmente trattarsi di un *symbolon*, il più antico finora ritrovato (Fig. 3).<sup>35</sup>

È stato sostenuto che il Talmud di Gerusalemme, che ci consente in molti casi di risalire all'antica tradizione fenicia,<sup>36</sup> rechi traccia della primitiva concezione che ammetteva il *ius naufragii*: "l'oggetto salvato dalle zampe di un leone, ... da una tempesta in mare... vi appartiene",<sup>37</sup> ma soggiungeva anche: "nel caso in cui il proprietario vi abbia rinunciato"<sup>38</sup> e tale postilla è stata ritenuta successiva ed ispirata alla nozione romana della *derelictio*, che ammetteva la perdita del dominio solo in presenza di una volontà in tal senso. Tuttavia il Talmud di Babilonia<sup>39</sup> non distingueva i resti del naufragio dagli oggetti abbandonati in seguito a getto ed in entrambi i casi opponeva all'uso pagano di stimarli derelitti - (e dunque soggetti all'inumano *ius naufragii* da debellare) - la corretta pratica ebraica conforme al Digesto di considerarli sempre dell'antico padrone.<sup>40</sup>

Pare che in diritto greco il diritto di naufragio possa essere concepito come una occupazione di

Fig. 2. *Kleistos limen* a Cesarea, grande porto commerciale costruito da Erode il Grande (I sec. d.C.).

Fig. 3. Anello d'oro, intenzionalmente spezzato dal relitto di Ulu Burun. XIV sec. a.C.



*res hostium*,<sup>41</sup> non di *res nullius*. Il fenomeno della derelizione sembra essere in diritto greco ignoto, persistendo il diritto del proprietario.<sup>42</sup> In base ad una legge di Solone l'invenzione di un tesoro implicava addirittura l'obbligo della pubblica denuncia sotto pena di morte.<sup>43</sup>

La dottrina romanistica, fondandosi su concordi attestazioni del Digesto, di Giavoleno, Giuliano, Gaio, Paolo, Ulpiano, ha sempre negato l'esistenza in diritto romano del diritto di naufragio e ha sostenuto che i resti del naufragio (e pure le cose lanciate in mare durante una tempesta per alleggerire la nave) continuassero ad appartenere ai legittimi proprietari.<sup>44</sup> L'antichissima usanza mediterranea sembra essere nettamente superata dagli orientamenti concordi della giurisprudenza ed anzi decisamente avversata da parte del governo romano.<sup>45</sup> Così ben radicato era in età classica il principio che le cose lanciate in mare per alleggerire la nave ed i relitti restassero dell'antico padrone, che Ulpiano non esitava a considerare la *direptio ex naufragio* un vero e proprio furto<sup>46</sup> e Cassio, seguito da Giavoleno, affermava che tutto ciò che è stato recuperato dal mare, non iniziava ad essere del recuperatore, se non dal momento in cui il padrone l'aveva dato per definitivamente perduto, essendo abbandonata qualsiasi speranza di recupero.<sup>47</sup> Poiché esistevano compagnie di sommozzatori per i recuperi (*urinatores*), la cui attività si è riscontrata ad esempio nel relitto del I sec. a.C. della Madrague de Giens ed è testimoniata in numerosi testi ed epigrafi,<sup>48</sup> nel caso di relitti e di *res iactae ex nave* l'apparenza delle circostanze obiettive non consentiva di per sé di valutare nella generalità dei casi, se il *dominus* li avesse o meno ritenuti per perduti definitivamente.<sup>49</sup> Significativo è il paragone che Giuliano istituisce tra le *res ex nave iactae* ed il fardello deposto per strada con l'intenzione di

tornare a riprenderlo.<sup>50</sup> Sembra dunque che anche la nave galleggiante abbandonata dal proprio equipaggio ed i relitti fluttuanti - per i quali invece si è ipotizzato senza molta coerenza un regime diverso dai relitti spiaggiati o derivanti dal getto<sup>51</sup> e dunque la perdita della proprietà già all'atto dell'abbandono secondo la tesi sabiniana, o al momento in cui un soggetto se ne fosse impadronito, secondo i Proculiani<sup>52</sup> - si riconoscano, in generale nella valutazione della giurisprudenza, dell'antico padrone, se costui non ha abbandonato la speranza del recupero. Si poneva piuttosto il problema dell'accertamento in concreto di tale situazione, dell'onere della prova, se il rinvenitore potesse usucapire tali beni, eventualmente a che titolo, e in quali casi fosse proponibile l'*actio furti*. L'interpretazione dei testi relativi,<sup>53</sup> sulla scia delle Istituzioni giustinianee,<sup>54</sup> è stata tradizionalmente incentrata sull'individuazione dell'*animus dereliquendi* quale elemento essenziale della *derelictio*, la cui mancanza avrebbe impedito ai giuristi la possibilità di riconoscere nel getto delle merci in mare o nell'abbandono forzato della nave una vera *derelictio*.<sup>55</sup> Solo Ulpiano si sarebbe discostato da tale opinione,<sup>56</sup> ma in realtà per escludere l'esperimento dell'*actio furti* nei confronti del rinvenitore in buona fede. Ma è stato osservato che gli elementi dell'abbandono materiale e dell'*animus* di non avere più la cosa come propria, cui fanno riferimento gli interpreti moderni quando valutano se il *iactus* sia o meno una *derelictio*, non risultano posti dai giuristi romani esattamente nei termini che si sono loro attribuiti.<sup>57</sup>

Non solo il getto non era di solito effettuato dal padrone ed era scontato che non potesse apparire un abbandono, ma chiaramente l'attenzione dei giuristi appariva concentrata sulla questione se una *res* recuperata dal mare o respinta sulla

spiaggia potesse apparire nella considerazione "normale" perduta definitivamente per il *dominus*.<sup>58</sup>

Nonostante l'opinione concorde della giurisprudenza, v'è chi ha sostenuto che in età imperiale sopravvivesse una molteplicità di consuetudini marittime contrastanti e che l'esempio più significativo di tale conflitto tra pratiche marittime diverse sia appunto costituito dal regime dei relitti.<sup>59</sup> In materia, coesisterebbero tre diverse usanze: l'attribuzione del relitto a colui che se ne impadroniva; il sequestro e la vendita da parte di funzionari statali, la restituzione al legittimo proprietario.

Ma i pochi testi addotti a sostegno di un sequestro fiscale possono essere facilmente spiegati, come conseguenza di una frequente contestazione relativa al mancato pagamento di dazi d'importazione per le merci naufragate e recuperate.<sup>60</sup> In particolare, in D. 14, 2, 9 veniva richiamata la *lex Rhodia* proprio richiedendo l'esenzione doganale per le merci giunte in un porto, spinte dalla tempesta o per sfuggirvi e in Cicerone, ricalcando con ogni probabilità una fonte retorica rodia, si affermava che sussisteva una *lex...apud Rhodios* che prescriveva la confisca di una nave da guerra entrata in porto spinta dalla tempesta.<sup>61</sup> Nel testo sembra quasi esservi un'eco della disposizione rodia, ipotizzata in base a D. 14, 2, 9, che esentava dal pagamento dei dazi le navi mercantili sospinte in porto dalle intemperie e che assoggettava invece a sequestro le navi da guerra.<sup>62</sup>

Un'epigrafe incisa su di un muro della dogana dell'antico porto di Cauno,<sup>63</sup> città dei rodii, contiene un regolamento doganale che esenta da ogni tassazione, in base ad una legge pubblica, le navi spinte dalla tempesta nel porto o ivi facenti scalo per riparare le avarie o per svernarvi (Figg. 4-5). Nell'età ellenistica tutta la storia della comunità



Fig. 4. Disposizione del testo dell'epigrafe di Cauno.

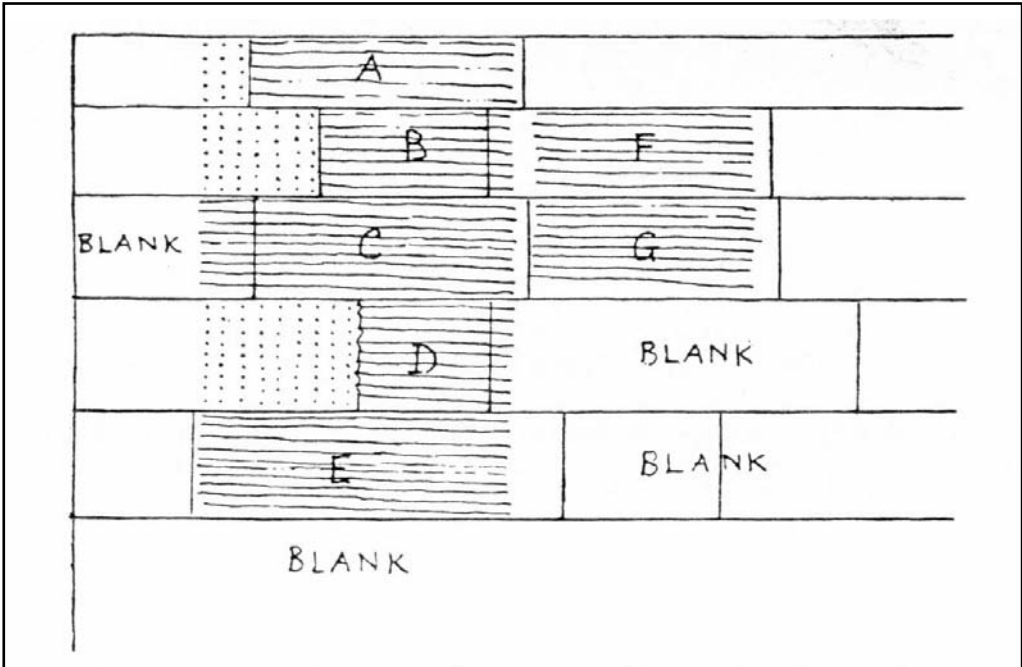


Fig. 5. Clausola della legge doganale di Cauno, esentante le navi spinte in porto dalla tempesta: E 18 - F4: «...Nulla sarà riscosso per tutte le imbarcazioni straniere che ripiegano o cercano rifugio o svernano o trasformano qualcosa o restaurano qualche parte o sostituiscono qualcosa o anche parte delle restanti attrezzature dell'imbarcazione che sono inutilizzabili o per le cose a loro mancanti delle quali potrebbero ciascuno di loro avere (bisogno)... o in allestimento per la navigazione o per alcuna scialuppa costruita...».

ὑπό τινος [. . . . .] α πιπράσκηται. *vac.* οὐδὲ ὑπὲρ τῶν ξενικῶν δὲ πάν-  
 των πλοίων τῶν ἀποκλ[ε]ινόντων ἢ θε[ρ]απεισομένων τι ἢ τῶν παραχειμαζόντων καὶ  
 20 τῶν μεθαρ[μοζόντων τι ἢ] τῶν ἐπισκ[ευ]αζομένων τι ἢ ἀντισοδιαζόντων τι ἢ καὶ τῶν λοι-  
 πῶν ΤΙΣΚ[. . . . .]ΙΟΥΟΝΤΩΝ ἀχρήστων ἢ ὑπὲρ τῶν λει[π]όντων αὐτοῖς σὺν ἢ ἄν ἕκαστον

F. The text is on a single block 1.53 m. long, 0.46 m. high, 0.42 m. thick, which carries also the ends of the lines of B. It is broken into two parts, now lying in front of the building; both parts, but especially the left-hand portion, are broken away at the bottom. Squeeze.

α[ύ]τῶν ἔχ[η . . .]Ν[. . .]ΙΛΗ[. . . .]ΗΣ[. . . . .] ἢ κατ' ἐ[ξ]αρτεία[ν]  
 ὡς πρὸς πλοῦν, ἢ κατασ[κ]ευαζομένης ὅπουδηποτεοῦν σκα-  
 φῆς, οὐδὲν πρά[ξ]ουσιν ο[ύ]δ' εἰς λόγον τινὸς [φ]ιλανθρώπου οὐδ' ἡ-  
 τινῶν παρευρέσει κατ' οὐδένα τρόπον. *vac.* πράξονται δὲ τέ-

rodia è intessuta di episodi che rivelano l'importanza dei dazi doganali e l'assoluta necessità per i rodii di fissare una moderata ed equa regolamentazione doganale, volta a favorire i commerci e a reprimere, tra il III ed il II sec. a.C., la pirateria. È legittimo, allora, supporre l'esistenza di una precisa legislazione rodia sui dazi, nella quale si prevedesse l'esenzione doganale per le merci spinte in porto dalla tempesta e che essa fosse alla base della tradizione romana sulla *lex Rhodia*.

È assai probabile che nel mondo egeo, nel momento in cui si rinunciò unilateralmente all'antico diritto di naufragio o all'applicazione delle *sylai*, per favorire gli scambi siano stati previsti da comunità più aperte, come la rodia, dazi d'importazione insieme ad una giurisdizione mercantile a parziale compenso delle perdite subite con l'abbandono del *ius naufragii* o delle *sylai*. Era da quel momento sicuramente ammesso il principio che la tempesta che costringe una nave da commercio ad un ingresso forzato in porto non implica una qualsiasi forma di assoggettamento, sia come pagamento del dazio, che come adempimento di una qualsiasi obbligazione. Così è nel VI sec. a.C. nel primo trattato tra Roma e Cartagine, nel III sec. a.C. nella concessione bitonica di Ziela, persino in età moderna la regola sarà mantenuta: alla fine del 1600 nel Regno di Napoli si afferma che la "*navis vi tempestatis in Regnum appulsa, si exoneravit merces, non solvit gabellas neque tractas in hac Civitate, quia violenter venit*".<sup>64</sup> Quindi *gabellae neque tractae*, né dazi e sequestri fiscali, né tratte e adempimento di obbligazioni, ancora rievocando le conseguenze del diritto di naufragio e delle antiche *sylai*.

Cicerone ricorda che: "[...]Rhodiorum [...]usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria permansit",<sup>65</sup> ma i problemi sollevati poi dalla *lex Rhodia* si presentano nelle fonti romane essen-

zialmente collegati all'avaria. Si pone allora la questione se la *lex Rhodia* sia stata un'unitaria "legislazione commerciale" elaborata in età ellenistica e recepita dai romani; o, piuttosto, una disposizione particolare greca di contenuto doganale, che contemplava però il principio della contribuzione in caso di avaria.

Il Digesto dedica un intero titolo alla legge rodia *de iactu*<sup>66</sup> e mostra che l'interesse dei giuristi classici e dei compilatori di Giustiniano era soprattutto basato sul getto delle merci in mare ed sui problemi di ripartizione tra i *vectores*. Sono poche infatti le questioni trattate nel titolo *de iactu* e, all'apparenza, non direttamente attinenti all'avaria,<sup>67</sup> ma facilmente possono esservi ricondotte. Così è per un brano di Labeone<sup>68</sup> che sembrerebbe riguardare solo la non corresponsione del nolo al capitano per lo schiavo morto in viaggio sulla nave, ma che è invece possibile collegare alla pratica, in questo caso crudele, del *iactus mercium*. Cicerone nel *De officiis*, riferendosi all'opera di Ecatone di Rodi, poneva cinicamente proprio la questione se fosse preferibile lanciare in mare uno schiavo di basso valore o un cavallo di gran pregio.<sup>69</sup> Non solo, come è noto, gli schiavi erano valutati alla stregua delle mercanzie, ma i padroni di nave avrebbero potuto prender parte alla ripartizione con i *vectores* per le perdite subite. Per fortuna, lo stesso Cicerone coglieva già la brutalità di pratiche siffatte e Paolo dichiarava per motivi umanitari che la perdita di uno schiavo per circostanze marine, sia che fosse stato lanciato in mare o morto per malattia nella nave o, addirittura, lanciandosi da se stesso in mare, non avrebbe dato luogo a contribuzione.<sup>70</sup>

L'unica disposizione del titolo *de iactu* del Digesto non direttamente concernente l'avaria è D. 14, 2, 9, frammento fortuitamente sopravvissuto che consente di collegare la legge rodia alla disposi-



Fig. 6. Colonna nel porto di Rodi con il celebre testo di Paolo (D. 14, 2, 1).

zione doganale. 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, rifugiatisi in avaria nel porto di Rodi, dove godendo dell'esenzione dai dazi e potendo riparare nei cantieri rodii i danni dello scafo, venivano scaricate sulla banchina le merci deteriorate e valutate le perdite, ripartendole tra i *vectores*.

L'antico principio fenicio<sup>71</sup> della spartizione dei danni, incentrato sul peso delle merci lanciate in mare, venne superato dalla probabile introduzione da parte dei rodii della spartizione in base al valore, principio che fu fatto proprio dalla giurisprudenza romana.

Recentemente, in occasione di lavori di ristrutturazione del porto di Rodi, è stata scoperta una colonna in marmo bianco, insieme ad altre antichità oggi custodite nel Museo Archeologico (Fig. 6). Ciò che distingue la colonna è un'epigrafe che menziona la *lex Rhodia*, citando il noto testo di Paolo tratto dal secondo libro dell'opera *Sententiae*, proprio come frammento d'inizio del titolo del Digesto *de lege Rhodia de iactu*<sup>72</sup>. Il bizzarro rinvenimento è stato ritenuto attendibile<sup>73</sup> e sembrerebbe a prima vista paleograficamente databile al II-III sec. d.C., anche se cautamente si afferma: "indipendentemente dal secolo di appartenenza della colonna che verrà definito dagli archeologi, per noi la presente scoperta è molto importante perchè è la prima volta che ci troviamo di fronte ad una testimonianza marmorea della *lex Rhodia de iactu* proveniente da un antico edificio portuale di Rodi".

L'epigrafe indica che chi voleva collegare il porto



alla celebre legge, non essendo in grado di ricostruirne l'originario tenore, ha potuto tutt'al più citare il celebre passo del giurista Paolo tratto da un'opera controversa e posto da Giustiniano in testa al titolo sulla legge rodia. È accertato che a Rodi, ai primi del '900, una Missione Archeologica Italiana effettuò restauri di monumenti antichi.<sup>74</sup>

Si rileva comunque che se tutte le questioni marittime trattate nel titolo *de lege Rhodia* e nelle opere dei giuristi classici ivi inserite appaiono alla fine riconducibili al *iactus*,<sup>75</sup> tutto depone in favore del fatto che dell'antica disposizione doganale dei rodii la parte che più interessò i romani fu quella

relativa all'avaria e che solo in età bizantina si verificò un ampliamento del riferimento alla legge per ogni tipo di pratica marina, nella compilazione redatta al tempo della dinastia iconoclasta,<sup>76</sup> il *Nomos Rhodion Nautikos*, 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,<sup>77</sup> tutte però coerentemente connesse alla legge doganale applicata nel porto di Rodi, il *demosionikòs nòmos* dell'epigrafe di Cauno.

Con il disfacimento dell'Impero romano e la disorganizzazione conseguente alle invasioni barbariche, la vecchia pratica del *ius naufragii* era però destinata a tornare nel mondo occidentale<sup>78</sup> e ad influenzare poi in maniera indiretta una soluzione proposta dal Codice Napoleonico. Infatti in tema di relitti e di *derelictio* il *Code Civil* del 1804 non menzionava l'occupazione ed assegnava i beni senza padrone allo Stato (art. 713). Si trattava di un chiaro sintomo dell'avversione dei compilatori nei confronti della definizione del diritto di proprietà in chiave giusnaturalista e della resistenza a dare ad esso un carattere dichiaratamente "civile".<sup>79</sup> Ma in base all'art. 717 le c.d. *épaves* terrestri e marittime, delle quali non si conosceva il padrone, non venivano assegnate allo Stato, ma dopo la denuncia di rinvenimento ed il decorso di un termine di pubblicazione, avrebbero potuto essere attribuite al rinvenitore, giustificando l'anomalia con l'essere, non senza un padrone, ma con padrone ignoto.

Dichiarava espressamente Proudhon: "Il diritto del relitto [*d'épave*, originariamente *ex pave facta*,

cioè animali fuggiti per paura, quindi oggetti smarriti (Domat)], non è affatto venuto a noi dalle leggi romane... ma i signori esercitavano questo diritto, come altri, nell'ambito delle loro terre, sia in compensazione dei carichi d'amministrazione della giustizia, che d'indennità per gli alimenti forniti agli infanti abbandonati. L'anatema lanciato sul regime feudale dall'Assemblea Costituente il 4 agosto 1789 dovrebbe colpire il diritto *d'épaves*, come tutti gli altri diritti signorili... Ma si deve osservare che i relitti non si possono considerare come cose senza padrone, in quanto il loro padrone non è conosciuto al momento in cui sono trovati; e dunque non sono suscettibili né di occupazione, né di devoluzione a pieno diritto al fisco, come avverrebbe per le cose che non sono mai state nel patrimonio dell'uomo, o che sarebbero state positivamente abbandonate".

Ne derivò l'esigenza d'introdurre l'occupazione e l'invenzione di cose perdute o derelitte nei nostri Codici Civili, come modo d'acquisto artificialmente distinto dall'occupazione, ma il Codice della Navigazione ricordava sempre l'obbligo di restituzione al proprietario, quando possibile (art. 510), devolvendo allo Stato gli oggetti d'interesse artistico, storico, archeologico, etnografico etc. (art. 511).

L'assenza nel *Code Civil* napoleonico dell'occupazione ed il dominio eminente della Nazione sulle cose non in proprietà dei privati avrebbero dovuto invece coerentemente implicare l'assegnazione allo Stato. Se ciò non avvenne, non fu in ossequio ad una influenza romanistica, ma per la sopravvivenza di un diritto di regalie feudali contrastanti con il diritto romano, l'antico diritto di naufragio che si era perpetuato e mantenuto in territori ove meno forte o addirittura assente era stata la presenza statale, come in quelle acque, un

tempo *Mare Nostrum*, ma che adesso erano ritornate ad essere non più soggette ad un'unica autorità.

Tertulliano, esperto di diritto, alla fine del II sec. d.C. si riferiva alla *lex Rhodia* come ad una legge contrapposta alla *Pontica* e dunque volta a favorire l'accoglienza dei naviganti stranieri, soprattutto in caso di necessità, superando le antiche pratiche del *ius naufragii* e delle *sylai*, ma imponendo la riscossione di dazi e disciplinando la ripartizione dei danni ed il sequestro di navi militari non autorizzate all'approdo. L'aver avviato a soluzione i due maggiori problemi che affliggevano il commercio marittimo antico (*sylai* e *ius naufragii*) attribuì a Rodi una fama marittima, che diede origine a quella che adesso possiamo considerare la "leggenda della legge Rodia del mare". Spetta ai giuristi romani il merito di aver creato una disciplina puntuale in tema di relitti e in tema di ripartizione dei danni derivanti dal getto, riconoscendo l'inidoneità dei relitti ad indicare l'intenzione o meno del proprietario al recupero. Non solo la legge rodia non fu una sorta di raccolta di usanze marine di qualsiasi tipo, ma il suo intento era sicuramente contrario alla prassi d'impadronirsi dei relitti, alla soluzione che si vuol seguire con la cd. "law of salvage", erroneamente ritenuta fondata su di una "venerabile legge del mare", su principi di diritto rodio e romano.

## Note

<sup>1</sup> CPUCH, art. 1, par. 1, a.

<sup>2</sup> Scovazzi 2002, 113-134. L'art. 149 della *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) prevede che: "All objects of an archaeological and historical nature found in the Area shall be preserved or disposed of for the benefit of mankind as a whole, particular regard being paid to the preferential rights of the State or country of origin, or the

*State of cultural origin, or the State of historical and archaeological origin*". L'art. 303 par. 1 dispone: "States have the duty to protect objects of an archaeological and historical nature found at sea and shall cooperate for this purpose". Par. 2: "In order to control traffic in such objects, the coastal State may, in applying article 33, presume that their removal from the sea-bed in the zone referred to in that article without its approval would result in an infringement within its territory or territorial sea of the laws and regulations referred to in that article" [= customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations]. Par. 3: "Nothing in this article affects the rights of identifiable owners, the law of salvage and other rules of admiralty, or laws and practices with respect to cultural exchanges".

<sup>3</sup> Scovazzi..., 118.

<sup>4</sup> Secondo Scovazzi, *l.c.* in *International Legal Materials*, 1999, p. 807.

<sup>5</sup> Sentenza della Corte Distrettuale del Distretto Occidentale di Virginia del 23 giugno 1998 (caso del *Titanic*).

<sup>6</sup> Scovazzi, *l.c.*

<sup>7</sup> Come è noto, in base alla legge italiana del 1 giugno 1939 n. 1089 e del decreto legislativo 29 ottobre 1999 n. 490, G.U. suppl. n. 302 del 27 dicembre 1999, i reperti archeologici sono assegnati allo Stato ed il rinvenitore è tenuto alla denuncia. Scovazzi 2002, 119 nt. 19.

<sup>8</sup> Purpura 1976, 69-87; Purpura 1985, 273-331.

<sup>9</sup> Rougé 1966, 398.

<sup>10</sup> Tarn, Griffith 1952, 176.

<sup>11</sup> 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, agniti sine dubio et omni officio religionis persecuturi, 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. Martini 1975, 109 e s.: "[...] del tutto ininfluyente (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!).”

<sup>12</sup> De Labriolle 1906, 8-27; Vitton 1924, 47; Herrmann 1965, 151 ss.; Klein 1968; Martini 1975, 79-124, che nega l'identificazione con il giurista, ma riconosce la competenza giuridica dell'autore dell'opera; Beck 1980, 59-72; Reapsaet-Chalier 1982, 256 nt. 10, con altra letteratura.

<sup>13</sup> Rougé 1966b, 1472 ss.; Vélissaropoulos 1980, 157 ss.

<sup>14</sup> Senofonte, *Anabasi*, VII, 5, 12-13. Cfr. Vélissaropoulos 1980, 157.

<sup>15</sup> Eschilo, *Prometeo*, 727.

<sup>16</sup> Senofonte, *Anabasi*, VI, 4, 2.

<sup>17</sup> Moretti 1967, II, 123; Rougé 1966b, 1474; Vélissaropoulos 1980, 160 e s.

<sup>18</sup> Dittenberger, *Syll<sup>3</sup>* I, 456. Rougé 1966b, 1474 e s.; Vélissaropoulos 1980, 163 ss.

<sup>19</sup> Dittenberger, *Syll<sup>3</sup>* I, 456, ll. 41-45.

<sup>20</sup> Gabrielsen 1997, 108.

<sup>21</sup> Plutarco, *Cimone*, 8, 3; *Inscr. Cret.*, IV, 184; Vélissaropoulos 1980, 158 e 160 ss.

<sup>22</sup> Rougé 1966a, 336; Vélissaropoulos 1980, 162: “la nozione di relitto [...] sembra aver avuto nell'antichità un significato molto più esteso che ai nostri giorni. In effetti, oltre ai resti di un bastimento naufragato, comprende anche tutte le navi salve ed intatte che, dirottate, approdano al di fuori del porto di uno stato straniero. Inoltre, la nozione di relitto non si limita ai soli oggetti materiali, ma si applica egualmente alla persona umana, naufragata o navigante a bordo della nave dirottata”.

<sup>23</sup> Dareste 1889, 305-320; Dareste 1902, 38-47; Ziebarth 1929, 3 ss.

<sup>24</sup> Erodoto, VI, 101. Vélissaropoulos 1980, 146 ss.

<sup>25</sup> Marotta 1996, 6 ss.

<sup>26</sup> Marotta 1996, 6; Liverani 1990, 205 ss.

<sup>27</sup> Purpura 1999, 167 ss.

<sup>28</sup> Così invece in Rougé 1966b, 1468 e 1462; Manfredini 1984, 2224. Cfr. Purpura 1995, 463-476.

<sup>29</sup> IG IX, 1, 333 = IG IX, P, 717. Gauthier 1972, 222; Vélissaropoulos 1980, 148 ss.

<sup>30</sup> KTU 2, 38 (Dietrich, Loretz, Sanmartin 1995). Rougé 1966b, 1469 e s.; Vélissaropoulos 1980, 162; Wachsmann 1998, 323 e 334 con lett. *ivi cit.*

<sup>31</sup> Katzenstein 1973, 267-276; Linder 1981, 33 nt. 14, con lett.

<sup>32</sup> Rougé 1966b, 1473 rileva, ad esempio, la confusione di

Laquer 1936, 469-472, nell'attribuire i trattati tra città greche sul diritto di rappresaglia ad una limitazione del diritto di naufragio.

<sup>33</sup> LAE 155 e 145 (Simpson 1972).

<sup>34</sup> Wachsmann 1998, 324.

<sup>35</sup> Purpura 1995, 469.

<sup>36</sup> Dauvillier 1959, 33-63; Rougé 1966b, 1471.

<sup>37</sup> Talmud di Gerusalemme, Sheqalim, VII, 2.

<sup>38</sup> Talmud di Gerusalemme, Baba Qama, X, 2.

<sup>39</sup> Talmud di Babilonia, Baba Metzia (cfr. Rabinowicz, III, 103 e 111).

<sup>40</sup> Rougé 1966, 406 invece considera l'interpretazione del brano (*ivi, cit.*) “molto oscura in quanto non si distingue sufficientemente tra relitto conseguente al naufragio e relitto derivante dal getto”, ma così facendo presuppone un diverso regime in diritto romano tra i due tipi di relitti, regime del tutto inesistente.

<sup>41</sup> Biscardi 1982, 193.

<sup>42</sup> Klingenberg 1986, 43-52.

<sup>43</sup> Biscardi 1982, 195.

<sup>44</sup> Afferma, esplicitamente, Giavoleno (D. 41, 2, 21, 1 e 2): *Quod ex naufragio expulsus est, usucapi non potest, quoniam non est in derelicto, sed in deperdito. Idem iuris esse existimo in his rebus, quae iactae sunt quoniam non potest videri id pro derelicto habitum, quod salutis causa interim dimissum est.* Cfr., ad es., D. 14, 2, 2, 8 (Paolo); 41, 1, 9, 8 (Gaio); 14, 2, 8 e 41, 7, 7 (Giuliano); 47, 2, 43, 11 (Ulpiano); I. 2, 1, 46. Sul naufragio in diritto romano cfr. Gandolfo 1883, 195-203; Andrich, *Dig. It.*, XV, 2, 1303 ss., v. naufragio; Scialoja, *Nuovo Dig. It.*, VIII, 865 ss., v. naufragio. Alcuni passi contenuti in D. 47, 9 (*De incendio, ruina, naufragio rate nave expugnata*) mirano ad assicurare la tutela dei diritti del legittimo proprietario della nave naufragata. Sulla presenza della rubrica corrispondente a D. 47, 9 nell'editto pretorio, cfr. Lenel 1927, 391 ss.

<sup>45</sup> La persistenza in alcune regioni dell'impero di una pratica criminosa, volta a far naufragare le navi per impadronirsi, 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 sibi exsecrandam 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.

<sup>46</sup> D. 47, 9, 3 pr.

<sup>47</sup> D. 41, 1, 58: *Quaecumque res ex mari extracta est, non ante eius incipit esse qui extraxit, quam dominus eam pro derelicto habere coepit.*

<sup>48</sup> Nardi 1986, 51-63; Purpura 1995, 472.

<sup>49</sup> Così già Vacca 1984, 98 e s.

<sup>50</sup> D. 14, 2, 8.

<sup>51</sup> Secondo Rougé 1966, 336 ss., alcune fonti retoriche che richiamano una *lex* non meglio precisata indicherebbero che la nave ed il carico andavano perdute con l'abbandono (*Rhetorica ad Herennium*, I, 11, 19: *Ex scripto et sententia controversia nascitur, cum videtur scriptoris voluntas cum scripto ipso dissentire, hoc modo, si lex sit, quae iubeat eos, qui propter tempestatem navem reliquerint, omnia perdere, eorum navem ceteraque esse, si navis conservata sit, qui remanserunt in navi. Magnitudine tempestatum omnes perterriti navem reliquerunt - in scapham conscenderunt - praeter unum aegrotum: is propter morbum exire et fugere non potuit. Casu et fortuitu navis in portum incolomis delata est; illum aegrotus possedit. Navem petit ille cuius fuerat. Haec constituto legitima est ex scripto et sententia;* Cic., *De inventione*, II, 153: *Definitio est, cum in scripto verbum aliquod est positum, cuius de vi quaeritur, hoc modo: lex: qui in adversa tempestate navem reliquerint, omnia amittunt; eorum navis et onera sunt, qui in nave remanserint. Duo quidam, cum iam in alto navigarent, et cum eorum alterius navis, alterius onus esset, naufragum quendam natantem et manus ad se tendentem animum adverterunt; misericordia commoti navem ad eum adplicarunt, hominem ad se sustulerunt. Postea aliquanto ipsos quoque tempestas vehementius iactare coepit, usque adeo, ut dominus navis, cum idem gubernator esset, in scapham confugeret et inde funiculo, qui a puppi religatus scapham adnexam traherat, navi, quod posset, moderaretur, ille autem, cuius merces erant, in gladium in navi ibidem incuberet. hic ille naufragus ad gubernaculum accessit et navi, quod potuit, est opitulatus. sedatis autem fluctibus et tempestate iam commutata navis in portum pervehitur. Ille autem, qui in gladium incubuerat, leviter saucius facile ex vulnere est recreatus. navem cum onere horum trium suam quisque esse dicit. Hic omnes scripto ad causam accedunt et ex nominis vi nascitur controversia. nam et relinquere navem et remanere in navi, denique navis ipsa quid sit, definitionibus quaeretur). Nel primo caso un ammalato abbandonato dall'equipaggio sulla nave sopravvissuta, la rivendicherebbe. Nel secondo, ancora più divertente, sono in tre a disputarsi la nave: un naufrago recuperato in precedenza in mare, ma postosi al timone, il domi-*

*nus - gubernator, calatosi nella scialuppa per indirizzare la nave ed il padrone delle merci, che aveva tentato addirittura il suicidio, ma si era salvato. È obiettivamente difficile valutare l'attendibilità e riferibilità di tali informazioni, ricalcate con deformazioni in altre fonti retoriche indicate da Rougé.*

<sup>52</sup> D. 41, 7, 2, 1 (Paolo); D. 47, 2, 43, 5 (Ulpiano).

<sup>53</sup> D. 41, 2, 21, 1 (Giavoleno *ex Cassio*); 41, 1, 58, 8 (Giavoleno *ex Cassio*); 41, 7, 7 (Giuliano *ex Minicio*); 14, 2, 8 (Giuliano *ex Minicio*); 41, 1, 9, 8 (Gaio); 14, 2, 2, 7 (Paolo); 47, 2, 43, 11 (Ulpiano).

<sup>54</sup> I. 2, 1, 47.

<sup>55</sup> Vacca 1984, 92 ss.

<sup>56</sup> In D. 47, 2, 43, 11.

<sup>57</sup> Vacca 1984, 94 e s.

<sup>58</sup> Vacca 1984, 97.

<sup>59</sup> Rougé 1966, 339 ss. e 398 s.

<sup>60</sup> C. 11, 6, 1; D. 39, 4, 16, 8; 47, 9, 7; Fortunaziano, *Ars ret.*, 1, 13.

<sup>61</sup> 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 tempestatum in portum coniecta sit, oporteatne eam publicari?"*

<sup>62</sup> Purpura 1976, 80.

<sup>63</sup> Purpura 1985, 273 ss.; Merola 2001, 129 ss.

<sup>64</sup> Cfr. Purpura 1985, 331.

<sup>65</sup> Cic., *Pro lege Manilia*, 54, 5.

<sup>66</sup> D. 14, 2.

<sup>67</sup> Rougé 1966, 407, indica D. 14, 2, 7; 8 e 10 pr. come testi non concernenti l'avaria. I primi due testi, pur non riguardano direttamente la ripartizione, erano chiaramente connessi al getto [D. 14, 2, 7 (Paolo, l. 3 *epitomarum Alfeni digestorum*): *Cum depressa navis aut deiecta esset, quod quisque ex ea suum servasset, sibi servare respondit, tamquam ex incendio*; D. 14, 2, 8 (Giuliano, l. 2 *ex Minicio*): *Qui levandae navis gratia res aliquas proiciunt, non hanc mentem habent, ut eas pro derelicto habeant, quippe si inve-*



*nerint eas, ablaturos et, si suspicati fuerint, in quem locum eiectae sunt, requisituros: ut perinde sint, ac si quis onere pressus in viam rem abiecerit mox cum aliis reversurus, ut eandem auferret].*

<sup>68</sup> D. 14, 2, 10 pr. (Labeone, l. 1 *pithanon a Paulo epitomatorum*): *Si vebenda mancipia conduxisti, pro eo mancipio, quod in nave mortuum est, vectura tibi non debetur.*

<sup>69</sup> Cic., *De Off.*, III, 89: *Plenus est sextus liber de officiis Hecatonis talium quaestionum, [...] Quaerit, si in mari iactura facienda sit, equine pretiosi potius iacturam faciat an servuli vilis. Hic alio res familiaris, alio ducit humanitas.*

<sup>70</sup> D. 14, 2, 2, 5 (Paolo, l. 34 *ad edictum*): *Servorum quoque qui in mare perierunt non magis aestimatio facienda est, quam qui si aegri in nave decesserint aut aliqui se praecipitaverint.* Così già in Rougé 1966, p. 402 nt. 1.

<sup>71</sup> Dauvillier 1959, 53 ss.

<sup>72</sup> 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 "sarcitur" della *Florentina* e l'assenza della lettera acca in "Rodia". È 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).

<sup>73</sup> Marcou 1995, 614.

<sup>74</sup> Sulla Scuola Italiana a Rodi cfr. Petruccioli 1990, 149 ss.

<sup>75</sup> In Purpura 1976, 84 nt. 32 seguivo invece Rougé 1966, 407 nel supporre la presenza di frammenti concernenti questioni varie di diritto marittimo nel tit. *de lege Rhodia de iactu* del Digesto.

<sup>76</sup> Sul *Nómos Rodíon Nauticós*, cfr. Ashburner 1909; Dareste 1905, 429 ss.; Marvulli 1963, 42 ss.

<sup>77</sup> Isidoro di Siviglia, *Orig.*, 5, 17: *De Legibus Rhodiis, Rhodiae leges navalium commerciorum sunt, ab insula Rhodia cognominatae, in qua antiquitus mercatorum usus fuit.* Cfr. anche Bas. LIII, 1, 1 e Costantino Armenopulo, *Mon. leg.*, 2, 11, 1.

<sup>78</sup> Rougé 1966b, 1479; Purpura 1995, 464. L'antico diritto di naufragio combattuto dall'impero romano appare ancora nella costituzione *Navigia* di Federico II, nella quale si escludeva ogni protezione per le navi (*navigia*) che *piraticam exerceanat pravitatem aut sint nobis sive Christiano nomine inimica.*

<sup>79</sup> Vacca 1984, 3 ss.