

# I V R A

RIVISTA INTERNAZIONALE DI  
DIRITTO ROMANO E ANTICO

ESTRATTO DAL VOL. 62 (2014)

[Pubbl. 2014]

EDITORE - JOVENE - NAPOLI

I V R A È PUBBLICATA CON LA COLLABORAZIONE DEGLI  
ISTITUTI DI DIRITTO ROMANO DELLE UNIVERSITÀ DI  
CATANIA MESSINA E PALERMO

CON UN CONTRIBUTO DI  
UNIVERSITÀ KORE DI ENNA  
CENTRO ROMANISTICO INTERNAZIONALE COPANELLO

*Rivista già diretta, dalla fondazione, da Cesare Sanfilippo*

*COMITATO SCIENTIFICO INTERNAZIONALE*

M. AMELOTTI (GENOVA) - H. ANKUM (AMSTERDAM) - C.A. CANNATA (GENOVA)  
L. CAPOGROSSI COLOGNESI (ROMA) - F.P. CASAVOLA (NAPOLI)  
A. FERNÁNDEZ DE BUJÁN (MADRID) - F. GALLO (TORINO) - M.J. GARCÍA  
GARRIDO (MADRID) - A. GUARINO (NAPOLI) - T. HONORÉ (OXFORD)  
M. HUMBERT (PARIS) - R. KNÜTEL (BONN) - L. LABRUNA (NAPOLI)  
M. MARRONE (PALERMO) - R. MARTINI (SIENA) - J. MODRZEJEWSKI (PARIS)  
G. NICOSIA (CATANIA) - D. NÖRR (MÜNCHEN) - M.J. RAINER (SALZBURG)  
O.F. ROBINSON (GLASGOW) - H.-A. RUPPRECHT (MARBURG) - B. SANTA-  
LUCIA (FIRENZE) - P. STEIN (CAMBRIDGE) - F. STURM (LAUSANNE) - A. WACKE  
(KÖLN) - W. WALDSTEIN (SALZBURG) - A. WATSON (ATHENS - USA) - G. WESE-  
NER (GRAZ) - L. WINKEL (ROTTERDAM) - W. WOŁODKIEWICZ (WARSZAWA)

*REDATTORI*

P. CERAMI - A. METRO - F. MUSUMECI

coordinati da  
A. CORBINO

*SEGRETERIA DI REDAZIONE*

F. ARCARIA - M.J. BRAVO BOSCH - C. BUSACCA - T. CHIUSI - G. COPPOLA  
BISAZZA - S. CORREA FATTORI - S. CRISTALDI - G. FALCONE - S. FARO  
M. GENOVESE - L. KOFANOV - F. LA ROSA - R. LA ROSA - O. LICANDRO  
S. LONGO - M. MICELI - F. MILAZZO - N. PALAZZOLO - D. PIATTELLI - I. PIRO  
G. POLARA - S. RANDAZZO - C. RUSSO RUGGERI - S. SCARCELLA  
C. SIMONETTI

PONTORIERO I., *Il prestito marittimo in diritto romano* [Seminario Giuridico dell'Università di Bologna, 257] (Bologna, Bonomia, 2011) p. 215.

Accingendomi nel lontano 1987 a intraprendere una ricerca in tema di prestito marittimo<sup>1</sup>, riflettevo sull'opportunità di uno studio sul *foenus nauticum*, poi-

---

<sup>1</sup> PURPURA, *Ricerche in tema di prestito marittimo*, in *AUPA*. 39 (1987) 189-336.

ché numerosi erano gli autori che vi si erano dedicati<sup>2</sup>, limitate ed oscure le fonti, smarriti i contatti con il diritto vigente. Eppure, anche dopo tale indagine – che non perseguiva comunque l'intento di offrire un quadro organico e completo del prestito marittimo nel mondo greco romano, ma solo quello di contribuire a chiarire alcuni aspetti particolari di un istituto che aveva goduto di una straordinaria continuità dall'età ellenistica in poi<sup>3</sup> – non è stata esigua la serie di romanisti che ha preso in considerazione il tema, anche se talvolta sotto l'angolazione di profili particolari<sup>4</sup>.

Ultima in ordine di tempo è la monografia di I. Pontoriero, *Il prestito marittimo in diritto romano*, Bologna (2011), pp. 1-215, che si articola in sei capitoli: nei primi tre affrontando l'analisi dei caratteri strutturali dell'operazione e dei profili di specialità della relativa disciplina, si tratta della nozione e dell'oggetto del prestito marittimo (cap. I), del *periculum creditoris* (cap. II) e della disciplina degli interessi

---

<sup>2</sup> La letteratura sul prestito marittimo dal 1600 alla fine del 1800 può consultarsi in KLINGMÜLLER, *PWRE*. VI 2 (1909) 2205 *v. fenus*. Opere più recenti, dalla fine dell'Ottocento fino al 1965, in PAOLI, BISCARDI, *NNDI*. XIII (1966) 749 *v. prestito a cambio marittimo (diritto greco)*. Altri lavori in PURPURA, *Tabulae pompeianae 13 e 34: due documenti relativi al prestito marittimo*, in *Atti del XVII Congresso Internazionale di Papirologia* (Napoli 1984), 1245 e s. nt. 1. *Adde*, ove non compresi, i lavori cit. in PURPURA, *Ricerche in tema di prestito marittimo* cit., 189-190 nnt. 2; 3 e 19. Si tratta di un totale di oltre ottantasei titoli.

<sup>3</sup> PURPURA, *Ricerche in tema di prestito marittimo* cit., 195.

<sup>4</sup> Ad es. GOFAS, *Encore une fois sur la Tabula Pompeiana 13 (Essai d'une interpretation nouvelle)*, in *Symposion 1993 (Köln-Weimar-Wien 1994)*, 251-266; KRAMPE, *Der Seedarlehensstreit des Callimachus. D. 45, i, 122, 1 Scaev. 28 digestorum*, in *Collatio iuris romani. Études dédiées à H. Ankum*, I (Amsterdam 1995), 207-222; ID., *v. Fenus nauticum*, in *DNP*. IV (Stuttgart-Weimar 1998), 471; GIUFFRÈ, "*Faenus*" e *intraprese commerciali*, in *SC*. VII (1995) 133-167 [= *Studi sul debito*<sup>2</sup> (Napoli 1999) 105-130, con alcune semplificazioni]; ANKUM, *Observations sur le prêt maritime romain, sujet cher à Henryk Kupiszewski*, in *Le Droit Romain et le monde contemporain*, Melanges Kupiszewski, Varsovie, 1996, 58-68; ZAMORA MANZANO, *Algunas notas en relación a los antecedentes romanos del seguro marítimo como desviación de la 'pecunia traiectica'*, *BIDR*. 100 (1997), 673-683; GIUFFRÈ, *Il prestito ad 'interessi marittimi' nel tardo impero*, in *Atti Accad. Costantiniana*, XII Conv. Intern. (Napoli 1998) 353-365 (= *Studi sul debito*<sup>2</sup> cit., 131-140, con alcune semplificazioni); TANEV, *The real securities in the agreement on the 'traiectica pecunia'*, in *Orbis Iuris Romani IV* (1998), 82-84; ANKUM, *Some aspects in the maritime loans in old greek and roman law*, in *Timai Triantaphyllopoulos* (Athinaï 2000), 293 ss.; SCHUSTER, *Das Seedarlehen in den Gerichtsreden des Demostenes. Mit einem Ausblick auf die weitere historische Entwicklung des Rechtsinstitutes: dáneion nautikón, fenus nauticum und Bodmeri* (Berlin 2005); SILVESTRE, VALENTINO, *L'affare di Catone e la sua funzione obiettiva*, in *Labeo* 48 (2002), 189-207.

(cap. III); il quarto e quinto capitolo, dedicati al tema dei rapporti tra il prestito marittimo e il sistema contrattuale romano, esaminano la delicata e dibattuta questione della relazione tra prestito e pena convenzionale (cap. V), proponendo infine un inquadramento di esso nel sistema dei contratti, in funzione degli strumenti di tutela delle pretese creditorie. Nell'ultima parte (cap. VI), che tratta della legislazione giustiniana e bizantina, vengono in particolare prese in considerazione alcune previsioni normative trasmesse anche dal *Nomos Rhodion Nautikos*, che evidenziano una certa continuità con la tradizione del diritto giustiniano e la grande vitalità dei principi che lo hanno ispirato<sup>5</sup>.

Facendo perno sulla tematica dell'assunzione del rischio della navigazione da parte del creditore, che costituisce la base per la demarcazione dell'ambito di applicazione della disciplina<sup>6</sup> relativa alla *pecunia traiecticia* – denominazione utilizzata nelle fonti romane a preferenza di quella di *nauticum fenus*, impiegato dai giustinianeî per istanze di carattere classificatorio e sistematiche – l'A. rifiuta opportunamente la concezione storicista che ha mirato a ricostruire una evoluzione del prestito marittimo articolato in diverse fasi<sup>7</sup>: dall'assunzione del rischio esclusivamente in rapporto al denaro, passando poi alle *merces ex ea pecunia comparatae* e quindi alla riparazione della nave o anche alla corresponsione dei salari ai marinai, si giungerebbe infine alla nascita di un *fenus quasi nauticum*, che sarebbe attestata in D. 22.2.5 (Scaev. 6 *resp.*). Non solo l'A. ritiene tale concezione in contrasto con testi come D. 45.1.122 (Scaev. 28 *dig.*), ove le merci appaiono acquistate già nel porto di partenza, ma soprattutto la considera “priva di congruenza rispetto a valutazioni di carattere prettamente economico”<sup>8</sup>.

Sovente, a mio avviso, gli esegeti hanno valutato i testi in astratto, senza immedesimarsi nella concreta prassi del commercio del tempo; e come era preferibile non trasportare vasi a Samo e nottole ad Atene, così certamente era naturale sfruttare anche la differente disponibilità di merci tra due diverse piazze. L'acquisto infatti nella località di erogazione o in un luogo diverso dallo scalo di destinazione, di mercanzie con il denaro mutuato allo scopo di rivenderle, appariva certo più fruttuoso dell'impiego di esso solo nella meta destinata ed è plausibile che fin da una fase antica merci e *pecunia* fossero ricomprese nell'*alea* fin dalla partenza, soprattutto da parte di naviganti originariamente non avvezzi ad un uso disinvolto della moneta.

<sup>5</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 184.

<sup>6</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 191.

<sup>7</sup> MATTHIAS, *Das foenus nauticum und die geschichtliche Entwicklung der Bodmeri*, Würzburg (1881), 14-27; HUVELIN, *Études d'histoire du droit commercial romain*, Paris (1929), 205-207.

<sup>8</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 36.

Tra i tre orientamenti dottrinari volti a considerare il *periculum creditoris* come elemento accidentale, naturale o essenziale dell'operazione marittima, l'A. ritiene, in maniera senz'altro pienamente condivisibile e in linea con l'insegnamento della dottrina maggioritaria, che dell'alea marittima non si potesse in ogni caso prescindere. Prima di ogni esegesi testuale, occorre tenere conto del rilievo realistico secondo il quale la perdita della somma mutuata o delle merci in caso di naufragio, alla quale andava incontro il mutuante, rifletteva, in economie inizialmente poco sviluppate e prive di un adeguato sistema d'informazioni marittime, "una situazione di fatto, ossia l'inevitabile insolvenza del debitore che dalla mala sorte era privato della nave e/o del carico: sicché la clausola del rischio avrebbe soltanto tradotto in termini giuridici prestabiliti una realtà fattuale"<sup>9</sup>.

Comunque sia, l'autore ritiene che tanto D. 22.2.4 (Papin. 3 *resp.*), nonostante la menzione di una *traiecticia pecunia sine periculo debitoris accepta* – che ha tratto in errore tanta parte della dottrina – che D. 22.2.6 (Paul. 25 *quaest.*), ove è stata a lungo discusso il valore causale o temporale della congiunzione *cum* nella frase *...cum traiecticia pecunia ita datur, ut non alias petitio eius creditorum competat, quam si salva navis intra statuta tempora pervenerit...*, depongono per l'essenzialità dell'elemento del rischio<sup>10</sup>. Ci si interroga infatti quale senso avrebbe potuto avere qualificare un prestito come *pecunia traiecticia*, differenziandolo dal mutuo ordinario, se poi fosse stata esclusa l'inversione del rischio e quindi non avrebbero potuto essere corrisposte le *usurae infinitae*<sup>11</sup>. Anche i rescritti contenuti in C. 4. 33 sembrano tutti operare in funzione dell'essenzialità del rischio quale elemento giustificativo di *usurae infinitae*<sup>12</sup> e la condizione *si salva navi pervenerit*, lungi dal poter essere considerata come una semplice *condicio iuris*, costituiva una vera e propria condizione, sospensiva, positiva e causale consistente nel felice esito della navigazione<sup>13</sup>.

L'esegesi di D. 22.2.5 (Scaev. 6 *resp.*: *... et pactum sine stipulationem ad augendam obligationem prodest.*)<sup>14</sup> e di D. 22.2.7 (Paul. 3 *ad ed.*: *In quibusdam con-*

---

<sup>9</sup> Così GIUFFRÈ, *Faenus e intraprese commerciali* cit., 137 nt. 11, con l'avvertenza però che il sovvenzionato era sovente un mercante con beni anche a terra. Comunque tale disponibilità si presentava in realtà economiche progredite e non agli inizi e per piccole imprese familiari interamente impegnate nella navigazione. Cfr. PURPURA, *op. cit.*, 285 nt. 281.

<sup>10</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 39 ss.; 48 ss.

<sup>11</sup> GIUFFRÈ, "Faenus" e intraprese commerciali cit., 136 nt. 10 (= *Studi sul debito*<sup>2</sup> cit., 122-123 nt. 5).

<sup>12</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 52 ss.

<sup>13</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 63 e 193 nt. 8.

<sup>14</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 80.

*tractibus etiam usurae debentur quemadmodum per stipulationem. Nam si dedero decem traiecticia, ut salva nave sortem cum certis usuris recipiam, dicendum est posse me sortem cum usuris recipere*)<sup>15</sup> induce Pontoriero ad individuare un'altra regola speciale, oltre a quella relativa alla liceità di *usurae infinitae*, connesse all'inversione dell'onere del rischio, per il periodo della navigazione: l'azionabilità delle *usurae ex pacto*.

In particolare l'A. non ritiene condivisibile l'orientamento dottrinale, recentemente affermatosi, secondo il quale la testimonianza di D. 22.2.7 non sarebbe riconducibile al riconoscimento dell'azionabilità del *nudum pactum usurarum*, giustificando la sua posizione anche in base alla formulazione di Bas. 53.5.7.

Ciò solleva il grave problema dell'efficacia del patto di *usurae* marittime in età classica, che necessiterebbe di adeguati supporti e che, nella difficoltà di fornirli, ha indotto la dottrina a ritenere il testo interamente o parzialmente alterato. Se non si accetta né l'una né l'altra ipotesi, a me sembra che non resti altra possibilità che collegare il testo a varie testimonianze che possono essere interpretate in riferimento alla scadenza del termine in navigazione e al problema della corresponsione di un compenso per il periodo eccedente il lasso di tempo previsto, in pratica alle *usurae post tempus praestitutum*. E ritengo ancora che al tempo di Paolo la possibilità di ricevere e trattenere le *usurae quemadmodum per stipulationem* non era affatto insolita. In questa prospettiva il termine *recipere* utilizzato nel testo indicherebbe allora la possibilità di ricevere, piuttosto che quella di riprendere quanto erogato come compenso per il periodo di tempo eccedente<sup>16</sup>.

Sembra infatti finora non scalfita la coesa esegesi che riferisce numerosi testi sul prestito marittimo alla problematica della scadenza del termine<sup>17</sup> e alle controversie che ne potevano derivare in seguito alla scomparsa della nave in un momento non facilmente precisabile, ma anche alla difficoltà di predisporre un compenso per il periodo successivo al limite della navigazione, che non violasse in tal caso il tasso legale. L'obiezione proposta da Pontoriero che "la scadenza del termine convenzionalmente previsto avrebbe determinato il venir meno della sopportazione del *periculum* da parte del creditore, che, conseguentemente, avrebbe potuto avanzare la pretesa alla restituzione del capitale e al pagamento degli interessi"<sup>18</sup>, trascura di prendere in considerazione una ampia serie di casi pratici – forse la maggior parte, considerate le condizioni della navigazione antica – nei quali la nave sarebbe potuta giungere, al di là del termine prestabilito, tuttavia sana e salva nel porto. Solo allora avrebbe potuto essere avanzata, con speranza di

<sup>15</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 93.

<sup>16</sup> PURPURA, *op. cit.*, 298. Diversamente, come si è detto, PONTORIERO, *l.c.*

<sup>17</sup> PURPURA, *op. cit.*, 278.

<sup>18</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 85 nt. 34.

sicuro soddisfacimento la pretesa suaccennata<sup>19</sup>, ma sarebbe rimasto certo non compensato il danno per il finanziatore per il ritardo nell'arrivo, per l'indisponibilità delle somme prestate e soprattutto non remunerato per l'ulteriore rischio di perdere tutto a causa di una navigazione in un tempo non previsto, per la scadenza del termine durante la traversata (che non sarebbe stato semplice, se non impossibile accertare) e prima del decorso di una eventuale *poena traiecticiae pecuniae*<sup>20</sup>. La penale, infatti, che veniva frequentemente stipulata, non decorreva dal momento della cessazione del rischio per il creditore (*discusso periculo*), ma qualche tempo dopo, proprio per concedere al debitore giunto in porto un congruo lasso per la realizzazione del guadagno, ponendolo nelle condizioni di adempiere, ed essa indica che tali casi erano fonti di contestazioni non saltuarie<sup>21</sup>. Il porsi quindi da un punto di vista concreto e puntuale per affari di notevole rilevanza, effettuati in una società priva di adeguate informazioni marittime, credo che possa risultare di qualche giovamento.

Nella *pecunia traiecticia* gli interessi venivano sempre stabiliti in una misura determinata, un *certum* ad 'impresa marittima', che naturalmente teneva inizialmente in conto la durata preventivata ed il rischio, seguendo rotte in linea di massima sperimentate, imbarcando un controllore (*kermakólouthos*), agente viaggiante per conto del finanziatore, con il compito di controllare la puntuale esecuzione della *conventio pecuniae traiecticiae* e di esigere al momento opportuno il credito. Per costui era pure computato a tempo un compenso *pro operis servi traiecticiae pecunia gratia secuti*, bilanciato, per evitare frodi, con l'eventuale somma stipulata a titolo d'interessi per il periodo eccedente la scadenza del termine massimo preventivato, entro l'invalidabile limite degli interessi legali (*centesima*), *non ultra duplum*<sup>22</sup>. Quindi, gli interessi previsti per il periodo di tempo successivo alla scadenza del termine, ma solo questi ultimi, avrebbero potuto subire incrementi legati al decorso del tempo.

La spiegazione della peculiarità del computo ad impresa marina risiede, anche questa volta, in una esigenza meramente pratica: in una operazione tanto incerta e aleatoria, come la navigazione commerciale antica, in qual misura avrebbe potuto essere preventivato l'implacabile decorrere di un tempo necessariamente fluttuante? Solo mediante la previsione di un importo fisso predeterminato (*certum*) il navigante avrebbe potuto essere tutelato e ciò tanto nel mondo greco che romano, in quanto tale peculiarità derivava da oggettive circostanze marine<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> PURPURA, *op. cit.*, 285 e s.

<sup>20</sup> PURPURA, *op. cit.*, 285 e 291.

<sup>21</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 116.

<sup>22</sup> D. 22.2.4.1 (Pap. 3 *responsorum*); PURPURA, *op. cit.*, 288.

<sup>23</sup> PURPURA, *op. cit.*, 220 ss.



L'esame di numerosi testi che indicano l'utilizzo della pena convenzionale nell'ambito della *pecunia traiectica*, secondo Pontoriero<sup>24</sup> e la prevalente dottrina, consente infatti di escludere che si facesse ricorso ad una *stipulatio poenae* a struttura semplice o unitaria al fine di assicurare protezione giuridica alle pretese creditorie<sup>25</sup>; l'esegesi delle fonti piuttosto dimostra il frequente impiego della stipulazione penale per funzioni di garanzia e di stimolo al fine di una puntuale esecuzione della *conventio pecuniae traiecticae*.

D. 45.1.122 (Scaev. 28 *dig.*) non solo consente di confutare il tentativo di ricostruire il prestito marittimo romano come un istituto con caratteristiche del tutto autonome rispetto al modello greco<sup>26</sup>, dimostrando l'impiego anche di prestiti contratti secondo lo schema degli *amphoteróploa* attici, ma soprattutto permette di inquadrare le questioni sollevate nel testo, in riferimento alla scadenza di un termine massimo stipulato in rapporto alla sopportazione del rischio<sup>27</sup> e di ricondurre la *pecunia traiectica* nell'ambito del mutuo, qualificando come *actio ex stipulatu* lo strumento di tutela processuale<sup>28</sup>.

In riferimento alla disciplina nelle fonti giustinianee e bizantine, l'autore infine ritiene che Giustiniano abbia emanato un provvedimento che per la prima volta assoggettava i finanziatori marittimi al rispetto del limite della *centesima* (C. 4.32.26.2 [*Iust. A. Menae pp.*, a. 528]), segnalando al contempo un nuovo intervento con la Nov. 106 del 540 e la rapida abrogazione nel 541 con la Nov. 110.

L'anomalia della riforma, o meglio la sua inopportunità, ha indotto invece parte della dottrina<sup>29</sup> a riferire la disposizione del 528 solo agli interessi cosiddetti terrestri del prestito marittimo, alle questioni derivanti dalla scadenza del termine in navigazione, e a ritenere che la vantata innovazione non abbia avuto carattere realmente rivoluzionario nel settore specifico del rischio marittimo, ma solo per le altre *usurae*, e che Giustiniano, come in altri casi, sia alquanto impreciso nel riferirsi alle antiche leggi che avrebbero concesso di superare il limite della *cente-*

<sup>24</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 103 ss.; 194-195.

<sup>25</sup> Tesi sostenuta soprattutto da BISCARDI, *Actio pecuniae traiecticae: contributo alla dottrina delle clausole penali*, in *Studi senesi* 60 (1946-1947-1948), 586-600 [= *Actio pecuniae traiecticae: contributo alla dottrina delle clausole penali*<sup>2</sup>, Torino (1974), 22-36] che ha più volte ribadito il suo punto di vista. Cfr. PONTORIERO, *op. cit.*, 105 nt. 4 per ulteriore lett.

<sup>26</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 143 ss.

<sup>27</sup> PURPURA, *op. cit.*, 301 ss.

<sup>28</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 195.

<sup>29</sup> JHERING, *Das angebliche gesetzliche Zinsmaximum beim foenus nauticum*, in *Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrecht*, XIX (1881), 18-23; HUVELIN, *op. cit.*, 208 e per ultimo PURPURA, *op. cit.*, 318-328.

*sima*<sup>30</sup>. D'altra parte, non può neppure escludersi che sia esistita una disposizione, a noi non pervenuta, autorizzante le parti ad accordarsi anche per un rimborso eccedente la *centesima* per il tempo in navigazione, ma fuori dal termine e prima del decorso di una eventuale penale. In fondo, pur essendosi con la scadenza del termine invertito l'onere della sopportazione del rischio, in seguito ad un tardivo arrivo il finanziatore nella sostanza non appariva ripagato di un rischio marino corso fuori del termine preventivato, di non avere più notizia alcuna della nave, dell'incertezza della data di un eventuale evento infausto e soprattutto, se non adeguatamente garantito, di non potersi in pratica su nulla soddisfare.

In relazione all'obiezione sollevata da Pontoriero che anche lo sch. 1 e *cod. Par. Gr.* 1352 a Bas. 17.1.12<sup>31</sup> richiamava la disciplina speciale introdotta da C. 4,32,26,2 in riferimento al prestito marittimo e menzionava una *usura centesima* da corrispondere in concorrenza con una penale sino all'arrivo della nave<sup>32</sup>, dovrebbe tenere conto del fatto che lo scoliaste non chiariva se tale *usura centesima*, da corrispondere "finché la nave navighi", si riferisse effettivamente ad una navigazione entro o al di là del tempo prestabilito<sup>33</sup>. Commentando infatti la 'presunta innovazione giustiniana', il chiosatore avrebbe potuto riferirsi soltanto ad interessi *post tempus praestitutum* per una navigazione protrattasi al di là della scadenza prevista, poiché solo ad essi Giustiniano originariamente si riferiva.

Se si accetta quindi l'ipotesi che C. 4,32,26,2, provvedimento innovativo per le *usurae* in genere, non prescrivesse alcun limite per il prestito marittimo vero e proprio, ma un tasso del 12% annuo per interessi cosiddetti terrestri, potrebbe anche giustificarsi il tentativo di abbattimento dei tassi, che sfruttava qualche dubbio sorto dall'applicazione di tale disposizione e temporaneamente risolto nella Nov. 106 del settembre del 540 con la convocazione dei naviganti (*naúkleroì*), portatori dell'intento di limitare al 12,5% a viaggio il tasso degli interessi marittimi ed all'8% gli interessi cosiddetti terrestri. Dopo soltanto sette mesi sarebbe prevalsa, con la Nov. 110, la contraria richiesta dei grandi mercanti e finanziatori (*émporoi*) di ripristinare la situazione preesistente, cioè l'antica libertà dei tassi del prestito marittimo<sup>34</sup>.

Comunque sia, gli interventi del 540/541 eliminarono definitivamente il problema, ma non le questioni tra piccoli naviganti (*naúkleroì*) e grossisti finanzia-

---

<sup>30</sup> C. 4, 32, 26, 2: ... *in traiecticis autem contractibus vel specierum fenori datio-nibus usque ad centesimam tantummodo licere stipulari nec eam excedere, licet veteribus legibus hoc erat concessum...*

<sup>31</sup> SCHELTEMA-HOLWERDA, B III, 1041-1042.

<sup>32</sup> PONTORIERO, *op. cit.*, 162-163 nt. 9.

<sup>33</sup> PURPURA, *op. cit.*, 323-324.

<sup>34</sup> PURPURA, *op. cit.*, 325 ss.

tori (*emporoi*) in seguito alla scadenza del tempo prestabilito in navigazione, come sembrano ancora indicare alcuni paragrafi del *Nómos Rhodiôn Nautikòs*<sup>35</sup>.

L'esigenza di prendere in considerazione il prestito marittimo romano sotto nuovi profili economici e giuridici, attenti soprattutto alla prassi concreta del commercio mediterraneo nei vari momenti storici e ai contrapposti interessi delle parti in gioco, evitando di focalizzare l'attenzione soltanto su taluni triti aspetti, è stata opportunamente segnalata da Giuffrè<sup>36</sup>.

L'opera di Pontoriero, offrendo un quadro equilibrato dei testi giuridici sul prestito marittimo romano, costituisce allora un utile e chiaro strumento necessario per ulteriori approfondimenti e potrà giovare per riconsiderare meglio i complessi aspetti pratici del commercio, del trasporto marino e soprattutto il gioco fra i divergenti interessi del mutuante e del mutuatario e l'intreccio tra momenti di accumulo della ricchezza e momenti di recessione economica, tra interventi pubblici negli approvvigionamenti e nei trasporti da una parte, e *nauticum foenus* dall'altra<sup>37</sup>.

Palermo

G. PURPURA

---

<sup>35</sup> PURPURA, *op. cit.*, 328.

<sup>36</sup> GIUFFRÈ, *Faenus e intraprese commerciali* cit., 135-135, che nelle ntt. 5 e 6 ne elenca diversi.

<sup>37</sup> GIUFFRÈ, *Faenus e intraprese commerciali* cit., 135 nt. 6.