

VITO PIERGIOVANNI

Norme, scienza e pratica giuridica
tra Genova e l'Occidente
medievale e moderno



Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti

Tra i fattori che, più degli altri, qualificano lo sviluppo delle regole marittime nel Mediterraneo sono certamente da annoverare i rinnovati strumenti giuridici di tipo normativo, giurisdizionale e contrattuale ed i confini di operatività sovranazionale¹. Norme regie, statuti locali, i tribunali speciali con le loro sentenze hanno, infatti, dato corpo ad un diritto particolare che, per la necessaria valenza sovranazionale, ha trovato le strade per la sopravvivenza e lo sviluppo in un sistema consuetudinario diffuso e partecipato.

Le fonti e la storiografia giuridica che le ha studiate sono il punto di partenza, ed è necessario indagare in quale contesto siano inserite le raccolte di diritto marittimo.

Le espressioni *lex mercatoria* o *ius mercatorum* – con differenze notevoli fra il mondo giuridico anglosassone e quello europeo continentale² – hanno compendiato frequentemente atteggiamenti normativi e dottrinali inglobanti tutto il sistema degli scambi economici, fossero essi per terra o per mare. Può essere, quindi, interessante approfondire le ragioni della convivenza tra il sistema delle regole marittime dalle altre in cui si erano confuse o assimilate.

Ad una collocazione non autonoma del diritto del mare all'interno della storia dello sviluppo del diritto mercantile, abbastanza comune nella storiografia

* Pubbl. in *Per Marco Tangheroni. Studi su Pisa e sul Mediterraneo medievale offerti dai suoi ultimi allievi*, a cura di C. IANNELLA, Pisa 2005, pp. 607-620 e in *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare. Secc. XIII-XVIII*, Atti della Trentasettesima Settimana di Studi (1-15 aprile 2005) dell'Istituto Internazionale di Storia economica F. Datini di Prato, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2006, pp. 1155-1167.

¹ M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari 1996, pp. 187 e 127, richiama l'attenzione sulle conseguenze rivoluzionarie delle innovazioni di tecnica nautica.

² V. PIERGIOVANNI, *Genoese Civil Rota and mercantile customary law*, in *From lex mercatoria to commercial law*, a cura di V. PIERGIOVANNI, Berlin 2005 (*Comparative Studies in Continental and Anglo-American Legal History*, 24), pp. 191-206; M.A. BASILE - J.F. BESTOR - D.R. COQUILLETTE - C. DONAHUE, *Lex Mercatoria and Legal Pluralism: A late Thirteenth-Century Treatise and its Afterlife*, Cambridge 1998.

grafia europea, fa riscontro la elaborazione della categoria classificatoria “statuti marittimi”, presente ed utilizzata in quasi tutte le trattazioni generali sugli statuti proposte dalla storiografia giuridica italiana³. Si tratta di un diritto ben caratterizzato da particolari contenuti che se, da un lato, si giustificano all'interno dell'evolversi della storia delle città italiane del Medioevo, per altro verso, costituiscono un serbatoio di materiali utili per la formazione dei primi nuclei consuetudinari allargati al bacino del Mediterraneo: in questo senso si può affermare che tali normative hanno contribuito alla costruzione di quel monumento normativo generale conosciuto come il *Consolato del mare*.

In termini cronologici il fenomeno statutario nasce nel Medioevo e persiste per tutta l'Età moderna. Al suo interno esistono differenti tipologie e contenuti che hanno creato problemi di inquadramento e di definizione⁴.

Per quanto attiene alla qualificazione giuridica dello statuto comunale rimane di grande efficacia la definizione elaborata da un grande giurista lombardo del Medioevo, Alberico da Rosciate, secondo il quale si tratta di « *ius proprium quod quilibet sibi populus constituit, in scriptis redigendum* »: in tal modo si pongono precisi punti fermi che riguardano la dimensione municipale, l'autonomia e la scrittura⁵.

Qualche anno fa un articolo di Caroni è tornato sulla definizione di ‘statuto’ ponendo in evidenza un aspetto che bene si attaglia agli statuti marittimi. Caroni ha arricchito la definizione tradizionale mettendo l'accento sulla molteplicità ed eterogeneità del fenomeno statutario ed ha insistito sulla struttura sostanzialmente frammentaria di questa fonte⁶. A suo parere *statutum* designa comunemente la regola giuridica stabilita da un *corpus* che

³ E. CORTESE, *Il diritto nella storia medievale*, II, *Il basso Medioevo*, Roma 1995, pp. 299-304, propone un aggiornato e ragionato quadro su questo tema.

⁴ M. ASCHERI, *I diritti del Medioevo italiano. Secoli XI-XV*, Roma 2000, p. 154 e sgg.; *Repertorio degli statuti della Liguria (secc. XII-XVIII)*, a cura di R. SAVELLI, Genova 2003 (Fonti per la Storia della Liguria, XIX).

⁵ V. PIERGIOVANNI, *Statuti e riformazioni*, in *Civiltà comunale: libro, scrittura, documento*, Atti del Convegno, Genova, 8-11 novembre 1988 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIX/II, 1989), pp. 79-98; D. QUAGLIONI, *Legislazione Statutaria e dottrina della legislazione: le “Quaestiones Statutorum” di Alberico da Rosciate*, in “*Civilis Sapientia*”. *Dottrine giuridiche e dottrine politiche fra Medioevo ed Età moderna. Saggi per la storia del pensiero giuridico moderno*, Rimini 1989, pp. 35-75.

⁶ P. CARONI, *Statutum et silentium. Viaggio nell'entourage silenzioso del diritto statutario*, in *Dal dedalo statutario*, in « Archivio storico ticinese », 118 (1995), pp. 132-133.

si ritiene investito di una relativa *potestas statuendi*, ma nelle sue concrete esplicazioni, ad esempio nelle realtà feudali, questa *potestas* era regolarmente frazionata, distribuita fra una serie interminabile di enti territoriali e personali, cittadini e rurali, giurisdizionali e amministrativi, profani ed ecclesiastici, quindi una struttura sostanzialmente frammentaria.

In questa più ampia visione, uno statuto, nel periodo considerato, è quello che formalmente proviene da un'autorità deputata a produrre normativa, con precisi ambiti di validità. Non è, quindi, strano che anche l'attività marittima sia divenuta oggetto di statuto: nello stesso periodo in cui il diritto consuetudinario confluisce e si coagula all'interno di testi scritti, si organizzano, con le stesse modalità delle leggi cittadine e corporative, corpi normativi specializzati. Le consonanze con altri testi legislativi cittadini si arrestano a questi aspetti procedurali ed esteriori del processo codificatorio, in quanto, nel momento in cui vengono valutati gli ambiti di validità soggettivi e spaziali, emergono gli elementi costitutivi e caratterizzanti di questi testi.

Per gli statuti che inizierò a definire 'marittimi', le specificità derivano, ovviamente, dalla circostanza di essere legati al mare e alle scienze ed alle tecniche ad esso connesse, emerse nel corso dei secoli ed elaborate consuetudinariamente dagli operatori sotto un duplice aspetto: quello della navigazione e quello del commercio marittimo; c'è, infine, una ulteriore peculiarità, legata ai risvolti di carattere politico-amministrativo, relativi alla operatività di questi testi e che ha conseguenze anche rilevanti, su due piani: uno relativo alla presenza di questa normativa all'interno della realtà istituzionale volta a volta interessata, ed un secondo che pone problemi di validità, derivanti dalla necessaria regolamentazione di rapporti tra soggetti operanti al di fuori dei confini dei rispettivi ordinamenti.

Per la ricostruzione di questo diritto fra Medioevo ed Età moderna un dato di fatto, al quale ho accennato all'inizio, appare storicamente rilevante: la commistione normativa tra gli aspetti commerciali e quelli marittimi, e, in conseguenza di questo, la carenza di autonomia scientifica, fino al secolo scorso, del diritto marittimo rispetto al diritto commerciale⁷.

Il'Italia l'esemplificazione della lunga persistenza delle caratteristiche scientifiche e sistematiche sopra ricordate può essere offerta dal diritto che ha regolamentato i rapporti marittimi dopo l'unificazione legislativa del

⁷ Sulla c.d. autonomia del diritto marittimo si discute ancora oggi, come mostra S.M. CARBONE, *Lezioni, casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino 1997, pp. 1-5.

1865 e fino alla codificazione del 1942: per gli aspetti pubblicistici si doveva ricorrere al Codice per la Marina Mercantile del 1877 e al regolamento del 1879, mentre per quelli privatistici il riferimento era il Codice di commercio del 1882. L'attuale Codice della navigazione, marittima e aeronautica, ha alla base, invece, la fisionomia unitaria del fatto tecnico⁸.

La storiografia vecchia e recente rileva il collegamento strettissimo tra il mare e il commercio, che, per secoli, ha reso comuni temi ed oggetti, ma esistono due tipi di lettura del fenomeno dell'evoluzione storica 'diritto marittimo'.

La prima è quella che tende a mantenere inalterata questa commistione e la sua tradizione: la funzione trainante del commercio marittimo nell'economia medievale ha trascinato anche il commercio terrestre, spesso meno agevole, ad utilizzare gli stessi strumenti tecnico-giuridici, ed ha fatto crescere il diritto mercantile in un contesto unitario⁹: si è sancita, in sostanza, una ancillarità del diritto marittimo rispetto al diritto commerciale.

C'è invece una seconda lettura: dalla fine del secolo XVIII, sotto la spinta di un giurista sardo, Domenico Alberto Azuni, e di altri scrittori di diritto marittimo, si rivendica, anche con ricostruzioni storiche mirate, l'autonomia dell'oggetto e della scienza giuridica marittimistica¹⁰. Oggi questa autonomia non è più in discussione, anche perché l'aggiunta alla materia tradizionale del diritto aeronautico ha portato tutta una serie di problemi nuovi e diversi.

Un esempio probante della prima lettura, e quindi dell'organico intreccio anche giuridico tra commercio e navigazione, può essere un testo del più grande esponente della storiografia commercialistica tedesca, Levin Goldschmidt, vissuto nell'Ottocento, professore ad Heidelberg e a Berlino, autore di una storia universale del diritto commerciale¹¹. In essa Goldschmidt ricostruisce una vicenda unitaria, riconoscendo che una parte rilevante degli istituti del diritto commerciale dell'antichità e del medioevo è sorta dal traffico marittimo e solo a poco a poco, e non sempre, è passata nel traffico terrestre. Dal mondo marittimo, quindi, nascono istituti rilevanti sul piano

⁸ F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova 1989, p. 3.

⁹ R.S. LOPEZ, *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Torino 1975, p. 102 e sgg.

¹⁰ L. BERLINGUER, *Domenico Alberto Azuni giurista e politico (1749-1827)*, Milano 1966; F. LIOTTA, voce *Azuni, Domenico Alberto*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, I, Roma 1960, pp. 759-761.

¹¹ L. GOLDSCHMIDT, *Storia Universale del diritto commerciale*, Torino 1913 (trad. italiana a cura di V. POUCHAIN e V. SCIALOJA di *Universalsgeschichte des Handelsrechts*, Stuttgart 1891) p. 26.

dei rapporti tra privati e su quello politico-amministrativo (ad esempio la regolamentazione degli stabilimenti coloniali).

Più di recente, in una sintesi di storia del diritto privato europeo, Pohlmann ha dato grande rilievo all'apporto del diritto marittimo all'interno di un generale processo di europeizzazione del diritto commerciale: in una prima fase, tra il secolo XI e il XV, egli ha visto come fattore fondamentale di sviluppo la costituzione di un diritto marittimo europeo attraverso l'efficacia sovranazionale delle regole di Oleron, di Wisby e del diritto di Barcellona¹². Ancora più di recente il manuale di Bader e Dilcher propone una lettura fondata sul commercio e sui suoi operatori a cui il diritto del mare, quello societario e dei cambi offre strumenti operativi adeguati¹³.

Anche alcuni recenti manuali di storia giuridica spagnola sembrano orientati a non scindere la coppia *derecho mercantil/derecho marítimo*: quest'ultimo riassume la propria individualità e la propria specifica storia solo con l'emergere del testo del *Consolato del mare* di cui dirò più avanti¹⁴.

Nella storiografia italiana esiste una lettura diversa dello stesso processo, che tende a separare fin dall'antichità la vicenda storica del diritto commerciale e di quello marittimo, rivendicando l'autonomia di quest'ultimo. Quale esponente di questo indirizzo di pensiero si può ricordare uno studioso di diritto marittimo, Paolo Boselli, giurista e uomo politico italiano (è stato ministro e presidente del Consiglio nel 1916). A suo parere l'autonomia del diritto

¹² H. POHLMANN, *Die Quellen des Handelsrechts*, in *Handbuch der Quellen und Literatur der neueren europäischen Privatrechtsgeschichte*, I, *Mittelalter (1100-1500)*, *Die gelehrten Rechte und die Gesetzgebung*, a cura di H. COING, München 1973, pp. 801-834.

¹³ K.S. BADER - G. DILCHER, *Deutsche Rechtsgeschichte. Land und Stadt - Bürger und Bauer im Alten Europa*, Berlin 1999, pp. 666-682. Per un periodo successivo H. COING, *Europäischen Privatrecht, I, Alteres Gemeines Recht (1500 bis 1800)*, München 1985, pp. 519-555, propone due separati capitoli per *Handelsrecht* e *Seehandelsrecht*.

¹⁴ F. TOMAS Y VALIENTE, *Manual de historia del derecho español*, Madrid 1987⁴, propone un capitolo complessivo "El derecho mercantil: siglos XIII a XVIII" nel quale una articolazione interna si intitola "Caracteres del derecho mercantil marítimo mediterráneo" (pp. 346-367); J.A. ESCUDERO, *Curso de Historia del Derecho. Fuentes e Instituciones Politico-administrativas*, Madrid 1990, p. 346 e sgg., allarga il discorso con un capitolo generale intitolato "Economía urbana y Comercio"; E. GACTO FERNÁNDEZ - J.A. ALEJANDRE GARCÍA - J.M. GARCÍA - J.M. GARCÍA MARÍN, *Manual básico de historia del derecho*, Madrid 2003, p. 244 e sgg., parla di un "Derecho mercantil mediterráneo". Si veda C. PETIT, *Mercatura y Ius mercatorum. Materiales para una antropología del comerciante premoderno*, in *Del ius mercatorum al derecho mercantil*, III Seminario de Historia del Derecho Privado, Sitges, 28-30 de Mayo de 1992, a cura di C. PETIT, pp. 15-70.

marittimo è frutto di una lunga tradizione, presente già nel diritto romano con la *lex rhodia*, e questa scienza ha conservato la propria fisionomia, presentandosi « comme une loi à part. Il en fut ainsi pendant la succession des temps l'ordonnance de Louis XIV en 1681 et aux législations modernes »¹⁵. Solo dopo il Codice commerciale francese del 1807 viene meno l'autonomia anche normativa del diritto marittimo che viene compreso nel corpo del diritto commerciale. Questa posizione è, secondo Boselli, « ... déterminée par économie de la méthode de la codification moderne et par les rapports intimes et fréquents entre le Droit maritime et le Droit commercial, ne change en rien la nature propre aux lois qui régissent la navigation et les commerces maritimes ... ». La spiegazione di tale specialità si trova nel fatto che il diritto marittimo è di origine consuetudinaria e per sua natura mutevole rispetto alle necessità operative a cui deve adeguarsi. La legge scritta, quindi, sanziona l'evoluzione « arrêté par la raison juridique » ed è, a sua volta, sanzionata dal consenso dei popoli marittimi. Un diritto, quindi, autonomo e consuetudinario è anche « naturellement international », sia nella sua formazione che nelle sue applicazioni. I più importanti popoli marittimi hanno concorso a formarlo « conformément à leurs occurrences les plus remarquables, à la nature des choses et au progrès de l'esprit libéral du droit ». Una tendenza particolare, la chiama Boselli, a estendere l'applicazione di regole uniformi a più nazioni, o per lo meno a tutto un mare, mettendo in vigore quella che Grozio chiamava una legislazione comune *pro iure gentium*¹⁶. Si tratta di un'opinione interessante, seppur discutibile per l'uso di terminologie politiche ottocentesche che forzano e confondono i concetti espressi. Boselli mentre scarica, da una parte, sulle metodologie codificatorie la responsabilità di una operazione considerata concettualmente errata, dall'altra si astraе dalle realtà storiche che sottostanno alla normativa marittima: questa nelle istituzioni di antico regime non è tanto o non è ancora un diritto dei particolari mezzi di trasporto quanto piuttosto il diritto comune dei mercanti con una valenza più vasta rispetto alla semplice contrattualistica e alla specificità tecnica della navigazione.

Anche un altro giurista ligure, Enrico Bensa, professore di diritto marittimo a Genova a fine Ottocento, storico tra i più importanti delle assicurazioni medievali, ha tenuto diviso diritto marittimo e diritto commerciale¹⁷. A

¹⁵ P. BOSELLI, *Le droit maritime en Italie*, Turin 1885, p. 52 e sgg.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 52-53.

¹⁷ E. BENSA, *Il diritto marittimo e le sue fonti*, Genova 1889, e *Le origini italiane del diritto marittimo*, Genova 1891.

suo parere, è una diversificazione nata nel medioevo e che si è conservata. Il diritto marittimo, secondo Bensa, sebbene necessariamente tendente all'uniformità, si mantiene separato dal diritto civile comune e si svolge, per secoli, con piena indipendenza da esso, come si vede dal codice di commercio francese del 1807 che ha ripreso le linee generali e i dettagli della grande ordinanza marittima di Luigi XIV.

Infine una testimonianza di un giurista sardo già citato, Domenico Alberto Azuni di Sassari, vissuto tra il 1749 ed il 1827, senatore, presidente del Tribunale d'Appello a Genova sotto l'Impero. Egli scrive un *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile* e un *Sistema universale dei principi di diritto marittimo dell'Europa*, e propone una lettura evolutiva del processo di formazione della legislazione marittima, legandola a un dualismo normativo: da una parte – egli dice –, esistono delle leggi e diritti marittimi che sono comuni a tutte le nazioni, cioè leggi e diritti pubblici marittimi di pace e di guerra, e dall'altra invece le regole dei contratti e del commercio marittimo¹⁸.

È spiegabile con ragioni di tradizione nazionale la circostanza che, invece, la storiografia giuscommercialistica francese non dia molta attenzione al diritto marittimo come autonomo e sovranazionale. È stato pubblicato qualche anno fa un bel volume di Hilaire, che è una storia del diritto commerciale letta in chiave della evoluzione verificatasi in Francia, con una tendenza progressiva verso la codificazione, che passa attraverso le ordinanze e giunge alla grande codificazione del 1807. Hilaire non pone in rilievo l'esistenza di una tradizione di autonomia, rinvenibile negli statuti marittimi; cita contratti importanti per la storia del diritto marittimo, come la commenda; ma nel suo quadro trascura l'assicurazione che è stato uno dei motori fondamentali per lo sviluppo del diritto marittimo¹⁹.

La storiografia italiana invece si è occupata molto di questa categoria degli statuti marittimi, ad incominciare da Pertile e Salvioli²⁰, ma uno dei

¹⁸ D.A. AZUNI, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Livorno 1834 (la prima edizione è stampata nel 1786) e ID., *Sistema universale dei principi di diritto marittimo dell'Europa*, Firenze 1795, pp. 118-119. V. *supra*, nota 12.

¹⁹ J. HILAIRE, *Introduction historique au droit commercial*, Paris 1986.

²⁰ A. PERTILE, *Storia del diritto italiano dalla caduta dell'Impero romano alla codificazione*, II/II, Torino 1898², pp. 108-110; G. SALVIOLI, *Storia del diritto italiano*, Torino 1930⁹, pp. 643-647.

contributi più completi e importanti è stato proposto da Schupfer²¹. Egli ricostruisce la legislazione marittima delle più importanti città italiane (Venezia, Genova, Amalfi, Trani, Ancona) e ritiene che

« ad alcune – egli dice – giovarono gli stessi avvenimenti politici. Specie le crociate dettero occasione a parecchi di fornire navi e viveri per il trasporto in Terrasanta, di fondare fondachi e fattorie nelle terre di Levante. Parrà naturale che i progressi del commercio facessero sentire la necessità di disciplinarlo, anche più che non lo fosse dalla consuetudine, e dalle vecchie leggi rodie, Così ci abbattiamo in questi tempi in vari codici, suggeriti dai nuovi bisogni, sia nei bacini dell'Adriatico e del Mediterraneo, che possono anche confondersi in uno, e sia in quello dell'Atlantico ».

Schupfer propone, quindi, un elenco di località che hanno prodotto diritto marittimo, ma non opera al loro interno classificazioni e diversificazioni: il fenomeno gli appare sostanzialmente omogeneo. L'analisi delle singole realtà statutarie induce Schupfer ad un giudizio che appare, secondo me, forzato dall'analogia con le vicende politiche delle città medioevali italiane. Egli afferma che

« sebbene i rapporti commerciali fossero quasi gli stessi e regolati pressappoco sulle medesime basi, non si può dire che i codici di una città influissero gran fatto su quelli delle altre. Le nostre repubbliche marinare appaiono, per questo riguardo, ben diverse dalle città anseatiche ... Ognuna si svolge da sé in modo corrispondente allo stato di inimicizia che esisteva tra loro, non altrimenti che abbiamo trovato negli statuti municipali »²². Le uniche differenze, a suo parere, sono contenutistiche: « Ma non tutte presentano la stessa importanza: le leggi di Venezia e di Genova si occupano più che altro di diritto pubblico, mentre invece la tavola di Amalfi, gli ordinamenti di Trani, le consuetudini pisane hanno anzi una speciale importanza per il diritto privato »²³.

In questo caso l'autore opera una generalizzazione che, almeno per Genova, sicuramente non è vera, con un limite di fondo che consiste nel dimenticare tutta la legislazione marittima che è presente negli statuti comunali, a cui Schupfer, per questo aspetto, non fa minimamente riferimento. Si tratta, quindi, di un giudizio storiografico-politico che diventa un giudizio di valore, che vagheggia forme di unificazione normativa come modelli superiori: la predilezione dell'autore è, come vedremo più avanti, il *Consolato del Mare*.

²¹ F. SCHUPFER, *Manuale di storia del diritto italiano*, Città di Castello 1904³, pp. 509-510.

²² *Ibidem*, p. 511.

²³ *Ibidem*.

Schupfer mette in luce, per concludere la sua analisi, altri due elementi importanti nella costituzione di questo complesso giuridico degli statuti marittimi: il primo è la capacità di creazione e di espansione del mondo giuridico marittimo medioevale, da cui discende, da una parte che ci sono istituti marittimi alla base degli istituti mercantili che passano in terra, ad esempio tutti gli statuti di tipo creditizio. In secondo luogo esistono istituti nuovi, creati nel mondo marittimo medioevale: la commenda, l'assicurazione, alcuni contratti sociali, il noleggio. Infine Schupfer insiste su un aspetto che, a mio parere, è fondamentale: la creazione nel mondo giuridico medioevale di un nuovo sistema processuale senza giudici dotti, un sistema più razionale di prove (non certo il duello della tradizione germanica), un processo che tende per esempio ad abbreviare molto i termini²⁴.

Un altro riferimento, che diventa quasi di maniera ma che per la storiografia giuridica italiana è fondamentale, è all'opera di Enrico Besta. Il suo approccio al problema della ragion d'essere di quelli che egli chiama « gli statuti comunali marittimi » è più articolato di quello di Schupfer. Per prima cosa egli inquadra il problema in un contesto più generale di normativa, di dottrina e di storiografia giuridica che vede, nel corso del Medioevo, la divisione e specializzazione della scienza giuridica. Egli afferma che gli statuti comunali,

« regolando con special cura talune particolari materie, hanno da più aspetti preparato il terreno alla formazione di nuove branche del diritto, distinte per il loro obbietto dalle altre che formavano oggetto del diritto civile. S'è fatta ormai consuetudine fra gli studiosi contemplare quegli svolgimenti con particolare considerazione, e speciale riguardo si ha soprattutto agli statuti marittimi che, sebbene lo statuto della città tendesse ad accentrare in sé tutto il regolamento della vita giuridica, rimasero sovente fuori di esso. Da molti si rifa' precipuo merito alla corporazione dei marinai che, svoltasi nelle città marittime, specialmente a Genova e a Pisa, prosperosa e potente accanto alla corporazione dei mercatores, si suppone fiorente anche laddove veramente non se ne hanno prove sicure. La corporazione non si conobbe a Venezia, ad Amalfi, a Napoli » (Besta dice anche in Sicilia e in Puglia, io posso aggiungere Genova)²⁵.

Lo stesso autore riconosce che « l'importanza delle corporazioni marinaresche nel preparare il diritto marittimo fu certo esagerato »: in realtà quest'importanza io credo che provenga dallo studio della situazione pisana,

²⁴ *Ibidem*, pp. 514-516.

²⁵ E. BESTA, *Storia del diritto italiano* pubblicata sotto la direzione di P. DEL GIUDICE, I/2, *Legislazione e scienza giuridica dalla caduta dell'Impero romano al secolo XVI*, Milano 1925 (rist. Frankfurt/M.-Firenze 1969), pp. 664-665.

un modello che è stato generalizzato. Sta sempre invece in prima linea come regolatore di quei rapporti il comune; alle consuetudini, che prima disciplinavano l'intera materia, esso pose accanto delle norme scritte.

Besta riprende, quindi, spunti di Schupfer quando questi richiama un fondo comune derivato dalle vecchie tradizioni romane, e la naturale tendenza delle relazioni commerciali verso l'uniformità.

« Le diverse legislazioni essendosi svolte l'una indipendentemente dall'altra, e, si potrebbe dire, l'una all'insaputa dell'altra, non presentano quella unità di regolamenti che si incontra invece presso le città della lega anseatica, e fu anche questa la causa per cui, trattando diverse materie con fini e forme diverse, nessuna delle leggi delle nostre città marinare, che pur tanto contribuirono allo svolgimento del diritto marittimo, riuscì a conquistare un assoluto predominio nel Mediterraneo »²⁶.

Vorrei ancora aggiungere una testimonianza storiografica recentissima, quella del manuale di Cortese che parla di statuti marittimi e riprende in parte l'impostazione di Besta e anche alcune idee di Calasso, del quale per altro critica alcuni aspetti ricostruttivi. Egli afferma:

« di questi statuti marittimi la storiografia ha fatto una categoria a sé stante, situata a mezza strada fra i comunali e i corporativi. Essi sarebbero infatti redatti di regola dagli organi legislativi cittadini ma con destinazione a un solo ordine di persone, i naviganti, e una giurisdizione speciale in materia di navigazione ».

Calasso l'ha presentata come un bell'esempio di continuità di norme giuridiche dai tempi dell'antica Roma al medioevo, perché vi ha sentito l'eco di consuetudini marittime risalenti alla vetusta *lex rhodia*, l'antica legge graffata già nel secondo secolo dall'imperatore Antonino della bella qualifica di signora del mare:

« Una signora – dice Cortese – la cui voce ormai flebile, trasmessa bene o male attraverso il *nomos nauticos* bizantino, avrebbe continuato ad ammaestrare i naviganti per un millennio e più, e avrebbe assicurato fino all'età moderna un sostrato comune al regime della navigazione commerciale del Mediterraneo »²⁷.

Un altro storico del diritto marittimo, Riniero Zeno, sostiene, invece, l'esistenza di un'ambiguità di linguaggio e di concetti tra consuetudini e statuti marittimi; a suo parere una distinzione sarebbe opportuna, non soltanto per la forma esterna dei testi, quanto per il loro contenuto, perché

²⁶ *Ibidem*, p. 672 e sgg.

²⁷ E. CORTESE, *Il diritto nella storia medievale*, II, *Il basso Medioevo*, Roma 1995, p. 299.

« gli statuti marittimi mostrano già di per sé quell'autonomia di norme ed una elaborazione che non si riscontra nelle consuetudini. Queste sono opera di privati compilatori e non è facile determinarne con certezza l'epoca, perché i testi sono pervenuti attraverso tarde redazioni, mentre per gli statuti la cosa è diversa, in quanto della maggior parte se ne conosce la data di approvazione, ed offrono altresì una maggiore garanzia di indagine, rappresentando il lavoro di cernita degli usi e la loro elaborazione tecnica ad opera dei consoli del mare »²⁸.

Zeno avanza, quindi, una proposta classificatoria che si fonda sulla differenziazione considerevole tra lo sviluppo normativo del bacino adriatico – soprattutto per le tradizioni bizantine – e quello tirrenico: a ben vedere, però, data la incerta e difficile tradizione testuale, questa classificazione non appare supportata e giustificata da riscontri precisi e lascia notevoli perplessità, poiché si fonda piuttosto sulle procedure di formazione delle norme e meno sui contenuti. Per tali ragioni a me pare che il contesto complessivo unitario, da altri posto in posizione centrale ai fini della comprensione del fenomeno, rimanga impregiudicato.

Alla fine di questo panorama storiografico si può convenire con l'impostazione di Besta secondo cui gli statuti comunali marittimi per l'origine e per il contenuto non sono stati merito delle corporazioni marinare costituite accanto a quelle dei mercatores, anche se non si può negare ad esse una quasi naturale influenza²⁹. Gli statuti comunali marittimi sono sorti e hanno avuto importanza anche nei comuni nei quali non si ha notizia di corporazioni marinare: Venezia, Amalfi, Genova. Il che vuol dire che quelle norme furono in buona parte opera di comuni i quali, conoscendo che la loro forza economica e politica derivava dal traffico marittimo, curarono di mantenere salde le consuetudini che le avevano favorite e a tal fine alcune le consacrarono in iscritto, mentre altri si limitarono ad aggiungere ad esso per iscritto alcune norme complementari.

Gli statuti marittimi italiani hanno avuto, secondo la comune visione della storiografia giuridica, un comune approdo normativo in un testo che è comunemente conosciuto come *Consolato del Mare*³⁰. Questo testo, afferma Salvioli³¹,

²⁸ R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946, pp. 118-119.

²⁹ E. BESTA, *Storia cit.*, p. 665.

³⁰ A. IGLESIAS FERREIRÓS, *Il Libro del Consolato del Mare*, in « Rivista Internazionale di Diritto Comune », 6 (1995), pp. 81-125 e *Il Libro del Consolato del Mare. Appendice, Ibidem*, 7 (1996), pp. 307-369; G. CORRIERI, *Il Consolato del mare. La tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo attraverso un'edizione italiana del 1584 del testo originale catalano del 1484*, Roma 2005.

³¹ G. SALVIOLI, voce *Consolato di mare*, in *Il Digesto Italiano*, VIII/II-2, Torino 1895-1898, p. 381.

« Come a noi è pervenuto, non è opera di unico getto, ma messa insieme in diversi periodi, da mani diverse e in vari luoghi: è una raccolta di consuetudini praticate in molti porti, confortate da una lunga osservanza, e perciò circondate da un grande prestigio, probabilmente composta in servizio di una magistratura incaricata di giudicare le contestazioni commerciali, sia per mantenere l'uniformità della giurisprudenza, sia per constatare il diritto che doveva servire di norma ai giudici ».

La materia trattata è grosso modo riportabile a tre grandi contenitori relativi alle persone protagoniste dell'impresa sul mare – equipaggio, mercanti, pellegrini –, alla nave ed alla contrattualistica specifica. La storiografia spagnola, attraverso la ricostruzione della tradizione manoscritta, una edizione critica ed alcuni importanti studi, ha dato un fondamentale contributo alla migliore conoscenza di questo testo³².

La grande circolazione dell'opera, con molteplici edizioni e traduzioni in varie lingue, ha creato problemi di comprensione al punto che nel XVIII secolo un giurista genovese, Casaregi, ha corredato il testo italiano di una 'Spiegazione'³³. Nella sua opera egli propone un approccio alle tematiche del testo del consolato che è insieme di carattere storico e contenutistico: Casaregi pone al centro del suo sistema concettuale ed operativo il tema della *generalis consuetudo*, molto presente nella dottrina precedente e coeva e ancora attualmente discussa dalla storiografia³⁴:

« ... juxta omnino claram dispositionem Consulatus Maris ... qui in iis materiis maritimis debet inviolabiliter attendi, uti universalis consuetudo non minus legis vigorem in se habens, communiter apud omnes Provincias, et Nationes recepta ... »³⁵.

La fonte consuetudinaria con la sua valenza concettuale di richiamo alle tradizioni marinare viene proposta, quindi, come lo strumento più adatto a

³² A. IGLESIAS FERREIRÓS, *Il Libro del Consolato del Mare* cit., pp. 81-125 e *Il Libro del Consolato del Mare. Appendice* cit., pp. 307-369; F. TOMAS Y VALIENTE, *Manual de historia del derecho español* cit., pp. 354-357; J.A. ESCUDERO, *Curso de Historia del Derecho* cit., p. 356-357; E. GACTO FERNÁNDEZ - J.A. ALEJANDRE GARCÍA - J.M. GARCÍA - J.M. GARCÍA MARÍN, *Manual básico de historia del derecho* cit., p. 244-246.

³³ V. PIERGIOVANNI, *La Spiegazione del Consolato del Mare di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi*, in *Tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo tra storia e attualità*, Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medievale, Napoli 23-25 settembre 2004, a cura di P. ALBERINI, S. CORRIERI, G. MANZARI, Roma 2006, pp. 213-229; anche in « Materiali per una storia della cultura giuridica », XXXVI/1 (2006), pp. 15-28.

³⁴ ID., *Genoese Civil Rota* cit., p. 204.

³⁵ J.L.M. DE CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*, in *Opera* cit., I, disc. XIX, p. 51.

garantire una circolazione sovranazionale, ed è forse corretto tornare a parlare di consuetudine come chiave di lettura complessiva del fenomeno del diritto marittimo medievale e moderno³⁶; non è certo casuale che la dottrina precedente, già con Baldo, ripreso da Bartolomeo Cipolla, Stracca, Rocco, Targa, avesse ribadito che « ubi in mari est consuetudo illa est observanda »³⁷.

Anche a proposito del *Consolato del mare* le posizioni della storiografia giuridica italiana sono state differenti. Ancora Schupfer pone in rilievo gli aspetti di generale funzione unificatrice tecnico-giuridica:

«Tanta fortuna fu davvero meritata ...; ... non riproduce soltanto le consuetudini spagnole ma in generale quelle del Mediterraneo e dell'Adriatico, persino gli usi della costa occidentale Francia; e pur essendo difettoso in qualche parte, presenta il diritto marittimo del tempo in modo abbastanza completo, con riguardo specialmente alla pratica. Infine è il primo tentativo che sia stato fatto di ordinamento sistematico del diritto marittimo; e per quanto il sistema lasci a desiderare, senza dubbio esso corrisponde alle idee e anche ai bisogni del tempo ... »³⁸.

In qualche esponente della storiografia italiana (Besta ad esempio³⁹) a me sembra di cogliere un rammarico, per cui le città italiane hanno dato molto alla formazione del diritto marittimo, ma non sono state capaci di elaborare un testo che sia diventato generale, come ha fatto Barcellona.

Vorrei ancora ricordare alcune osservazioni di Cortese con una nuova e secondo me fondata interpretazione delle cause (che sono soprattutto politico-militari) che hanno portato all'adozione di questo testo del *Consolato del Mare* come un testo generale. Dice Cortese:

«le consuetudini e gli statuti marittimi italiani dovettero cedere inevitabilmente all'espansione della potenza aragonese tra Tre e Quattrocento. Le coste catalana e valenzana erano anch'esse ricche di consuetudini marittime; oltre alla consuetudine di Barcellona confluirono nel libro del Consolato del Mare i costumi del mare di Tortosa, quelli di Valenza, per altro non scevre di analogie con quelle delle altre città marinare ».

³⁶ P. GROSSI, *L'ordine giuridico medievale*, Roma-Bari 1995, p. 94.

³⁷ BALDI *Super Digesto Veteri, de officio proconsulis et legati*, § *Antequam vero*, Lugduni, MDXL, fo. 57 r.; B. CAEPOLLA, *De servitutibus urbanorum seu rusticorum praediorum*, in *Tractatus ac repetitiones*, Venetiis MDLXIII, p. 112; B. STRACCA, *Tractatus de navigatione*, in *De mercatura decisiones et tractatus varii*, Lugduni MDCX (rist. Torino 1971), p. 471; F. ROCCO, *Responsorum legalium*, I, Neapoli MDCLV, p. 415; C. TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova MDCCLXXXVII, p. 8 e sgg.

³⁸ F. SCHUPFER, *Manuale* cit., p. 512.

³⁹ E. BESTA, *Storia* cit., pp. 672-673. Anche E. BENZA, *Le origini* cit.

Ecco, secondo Cortese la ragione è appunto legata a questa nuova situazione politica.

«Il Consolato finisce per rappresentare il diritto comune marittimo dell'intero bacino del Mediterraneo relegando le consuetudini, le leggi locali, al rango di iura propria e la cosa – egli dice – ha una sua logica. Fra il tardo Duecento e la metà del Quattrocento le bandiere d'Aragona erano state piantate nelle Baleari, in Sicilia, in Sardegna, a Napoli, e avevano orgogliosamente sventolato anche per venire incontro agli interessi commerciali catalani. Era naturale che all'ombra di quelle bandiere viaggiassero, oltre che merci e mercanti, anche libri e diritto per i negozianti. Ovvio poi che della migrazione facesse parte il codice mercantile della metropoli di Catalogna, appunto Il Consolato del mare di Barcellona. Si presentava come il distillato di quanto di meglio avesse prodotto la prassi mediterranea d'Aragona. Si offriva dunque anche sulle nostre piazze, soprattutto tirreniche, come il codice più sicuro e più autorevole all'ombra della potenza dominante»⁴⁰.

Mi sembra una ricostruzione da condividere e su cui ulteriormente proporre un'altra considerazione. Se quanto detto è esatto e la sua conseguenza diretta è uno stimolo a riportare lo studio dei singoli testi alla realtà politica in cui crescono e operano e a classificarli secondo i contenuti (diritto privato, diritto portuale, diritto doganale, ecc.), occorre, per altro verso, non perdere di vista la portata unitaria del fenomeno, cioè la formazione – al di là delle singole contingenze politiche – di un diritto comune marittimo voluto da naviganti e mercanti e individuato nel *Consolato del mare*.

Solo non separando queste due prospettive si avrà la possibilità di apprezzare completamente la portata e l'interesse del fenomeno che la storiografia giuridica italiana chiama «statuti marittimi», e, più in generale, di cogliere il significato giuspolitico dello stesso *Consolato del mare* nelle vicende del suo rappresentare normativamente le regole marittime del Mediterraneo.

⁴⁰ E. CORTESE, *Il diritto* cit., p. 303.

INDICE

| | | |
|---------------------|------|---|
| Presentazione | pag. | 7 |
| Tabula gratulatoria | » | 9 |

Istituzioni locali e statuti: contributi alla storia genovese e alla comparazione giuridica

| | | |
|---|---|-----|
| Il Senato della Repubblica di Genova nella 'riforma' di Andrea Doria | » | 13 |
| Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi | » | 57 |
| Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento | » | 65 |
| Il diritto genovese e la Sardegna | » | 113 |
| I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio | » | 123 |
| Leggi e riforme a Genova tra XVI e XVII secolo | » | 141 |
| Diritto e potere a Genova alla fine del Trecento: a proposito di tre 'consigli' di Baldo degli Ubaldi | » | 159 |
| Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese | » | 171 |
| Statuti e riformazioni | » | 193 |
| Gli statuti di Albenga ed il progetto di un "corpus" degli statuti liguri | » | 209 |
| Celesterio Di Negro | » | 219 |
| Le istituzioni politiche: dalla compagna al podestà | » | 225 |

| | |
|--|----------|
| Una raccolta di sentenze della Rota Civile di Genova nel XVI secolo | pag. 239 |
| Alcuni consigli legali in tema di forestieri a Genova nel Medioevo | » 251 |
| Aspetti giuridici della pesca del corallo in un trattato seicentesco | » 263 |
| La ristampa degli statuti novaresi di Francesco Sforza | » 273 |
| Cultura accademica e società civile alle origini dell'ateneo genovese | » 283 |
| L'organizzazione dell'autonomia cittadina. Gli statuti di Albenga del 1288 | » 291 |
| Lo statuto: lo specchio normativo delle identità cittadine | » 317 |
| Gli influssi del diritto genovese sulla Carta de Logu | » 329 |
| La normativa comunale in Italia in età fredericiana | » 341 |
| Sui più antichi statuti del ponente ligure | » 359 |
| Considerazioni storico-giuridiche sul testo degli statuti di Acqui | » 365 |
| Note per la storia degli statuti e delle autonomie locali | » 375 |
| L'arbitrato. Profili storici dal diritto romano al diritto medievale e moderno | » 381 |
| Giovanni Maurizio (1817-1894): le lezioni di diritto costituzionale | » 395 |
| Tradizioni e modelli alle origini del diritto europeo | » 409 |
| Il diritto del commercio internazionale e la tradizione genovese | » 417 |
| L'organizzazione di una città portuale: il caso di Genova | » 427 |
| La cultura giuridica in Liguria nel passaggio dall'Alto al Basso Medioevo | » 439 |

| | |
|--|----------|
| Prospettiva storica e diritto europeo. A proposito di <i>L'Europa del diritto</i> di Paolo Grossi | pag. 447 |
| Apporti dottrinali seicenteschi in tema di interpretazione statutaria e diritto penale | » 453 |
| La dimensione internazionale di una storia locale: Genova nel Medioevo e nell'Età moderna | » 461 |
| Alderano Mascardi | » 473 |
| Giovanni Maurizio | » 477 |
| Il diritto ed una "filosofia della storia patria" | » 481 |
| Leggendo la storia di Genova attraverso le vicende delle sedi e dei documenti dell'Archivio di Stato | » 487 |
| <i>De iure ovium</i> . Alle origini della trattatistica giuridica sulla pastorizia | » 495 |

Diritto canonico medievale

| | |
|--|-------|
| Gregorio de Montelongo legato apostolico in Lombardia e patriarca di Aquileia (1238-1269) | » 509 |
| Sinibaldo dei Fieschi decretalista. Ricerche sulla vita | » 519 |
| La lesa maestà nella canonistica fino ad Ugucione | » 547 |
| Il primo secolo della scuola canonistica di Bologna: un ventennio di studi | » 575 |
| La 'peregrinatio bona' dei mercanti medievali: a proposito di un commento di Baldo degli Ubaldi a X 1.34 | » 595 |
| Un medioevo povero e potente: a proposito di « profili giuridici della povertà nel francescanesimo prima di Ockham » | » 605 |

| | |
|---|----------|
| Il Mercante e il Diritto canonico medievale: <i>‘Mercatores in itinere dicuntur miserabiles personae’</i> | pag. 617 |
| The Itinerant Merchant and the Fugitive Merchant in the Middle Ages | » 635 |
| Tracce della cultura canonistica a Vercelli | » 651 |
| Il diritto canonico: il Medioevo | » 663 |
| Il pellegrino nella tradizione canonistica medievale | » 685 |
| La « bona fides » nel diritto dei mercanti e della Chiesa medievale | » 697 |
| Innocenzo IV legislatore e commentatore. Spunti tra storiografia, fonti e istituzioni | » 709 |

Scienza e pratica commerciale e marittima

| | |
|--|-------|
| Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere | » 751 |
| Dottrina, divulgazione e pratica alle origini della scienza commercialistica: Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, appunti per una biografia | » 785 |
| L’Italia e le assicurazioni nel secolo XIX | » 827 |
| Le assicurazioni marittime | » 869 |
| Banchieri e falliti nelle ‘Decisiones de mercatura’ della Rota Civile di Genova | » 883 |
| Courts and Commercial Law at the Beginning of the Modern Age | » 903 |
| The Rise of the Genoese Civil Rota in the XVI th Century: The “Decisiones de Mercatura” Concerning Insurance | » 915 |

| | |
|--|----------|
| Guerra commerciale e discriminazione religiosa in alcune sentenze in tema di pirateria (secoli XVII-XVIII) | pag. 933 |
| Diritto commerciale nel diritto medievale e moderno | » 945 |
| I banchieri nel diritto genovese e nella scienza giuridica tra Medioevo ed Età Moderna | » 971 |
| Un trattatello sui mercanti di Baldo Degli Ubaldi | » 987 |
| Imprenditori e impresa alle origini della scienza del diritto commerciale | » 1005 |
| Alle origini delle società mutue | » 1013 |
| Banchieri e mercanti: modelli di classificazione nella dottrina giuridica genovese | » 1033 |
| Diritto e giustizia mercantile a Genova nel XV secolo: i <i>consilia</i> di Bartolomeo Bosco | » 1047 |
| Tradizione normativa mercantile e rapporti internazionali a Genova nel Medioevo | » 1067 |
| Derecho mercantil y tradición romanística entre Medioevo y Edad Moderna. Ejemplos y consideraciones | » 1081 |
| Statuti, diritto comune e processo mercantile | » 1103 |
| Il diritto dei mercanti genovesi e veneziani nel Mediterraneo | » 1117 |
| La storiografia del diritto marittimo | » 1131 |
| Lo statuto albertino in Liguria: le lezioni di diritto costituzionale di Ludovico Casanova | » 1143 |
| Assicurazione e finzione | » 1167 |
| La giustizia mercantile | » 1173 |

| | |
|---|-----------|
| Il viaggio oltremare nel diritto tra Medioevo ed Età moderna | pag. 1191 |
| Il diritto dei banchieri nella Genova medioevale e moderna | » 1199 |
| Genoese Civil <i>Rota</i> and mercantile customary law | » 1211 |
| Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti | » 1231 |
| Note per una storia dell'assicurazione in Italia | » 1245 |
| La <i>Spiegazione</i> del Consolato del mare di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi | » 1257 |
| Aspetti del diritto marittimo in epoca colombiana secondo le fonti liguri | » 1273 |
| Brevi note dottrinali e giurisprudenziali in tema di naufragio | » 1277 |
| Il diritto portuale di Castelgenovese: spunti di comparazione | » 1283 |
| I fondamenti scientifici del diritto di assicurazione | » 1293 |
| Il viaggio per mare. Spunti di diritto medievale e moderno | » 1307 |
| Il diritto dei mercanti e la dottrina giuridica in età moderna. Considerazioni comparative tra Benvenuto Stracca e Gerard Malynes | » 1315 |
| Brevi note storiche sul fallimento | » 1327 |
| Dai tribunali di mercanzia alle Camere di commercio | » 1337 |
| Riflessioni della scienza commercialistica sul fallimento tra Medioevo ed Età Moderna | » 1349 |

Avvocatura e notariato

| | |
|--|--------|
| La ristampa di una “prattica” notarile seicentesca | » 1361 |
| Il notaio nella storia giuridica genovese | » 1377 |

| | |
|--|-----------|
| Scienza giuridica e notariato italiano tra medioevo ed età moderna | pag. 1391 |
| A proposito di alcuni recenti contributi alla storia del notariato in Europa | » 1401 |
| La professione e la cultura del notaio parmense | » 1409 |
| Notariato e rivoluzione commerciale: l'esempio di Rolandino | » 1417 |
| A proposito di una storia del notariato francese | » 1427 |
| Tra difesa e consulenza: tipologie professionali degli avvocati nelle società di Antico Regime | » 1431 |
| Fides e bona fides: spunti dalla scienza e dalla pratica giuridica medievale | » 1441 |
| Martino da Fano e lo sviluppo del diritto notarile | » 1455 |
| Il notaio e la città | » 1465 |
| La <i>redemptio captivorum</i> : spunti dalla scienza giuridica medievale e moderna | » 1469 |
| Bibliografia degli scritti di Vito Piergiovanni | » 1479 |



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-08-6

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Tiziana - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo