« NÓMOS 'PODÍON NAUTIKÓS »

E « ORDINAMENTA ET CONSUETUDO MARIS EDITA PER CONSULES CIVITATIS TRANI »

Generalmente, nell'illustrare il contenuto degli statuti marittimi medioevali delle città italiane, si è soliti esaltare il carattere innovativo ed originale di tali compilazioni, perchè è difficile, particolarmente agli storici locali, non restar vittime di quelle « boriose memorie » (1) che fondatamente costituiscono un motivo di orgoglio per quelle città che, per particolari condizioni politiche ed ambientali, furono al centro del commercio marittimo del Medioevo. Si è infatti naturalmente portati ad osannare alle capacità creative delle popolazioni locali, quasi che rivendicare l'originalità di una raccolta di norme giuridiche possa costituire, ancora oggi, la prova migliore di una maturità politica e sociale ,ed il riconoscere, invece, una sia pur limitata influenza ad altre e diverse legislazioni possa rappresentare un titolo di demerito per quell'ordinamento che abbia preferito, al pericoloso capriccio della novità legislativa, la recezione, nel proprio ambito, di norme proprie di altri ordinamenti, la cui applicazione abbia già dimostrato, attraverso una certa esperienza storica, la loro idoneità a disciplinare i rapporti sociali in conformità alle esigenze morali, sociali e politiche di un popolo, in un determinato momento storico.

Va infatti attribuito ai magistrati tranesi (« consoli del mare »), che provvidero alla redazione del testo degli « Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani », il gran merito di essersi ispirati direttamente alla gloriosa tradizione romana e bizantina e di non aver disdegnato di recepire gran parte di quelle norme elaborate dal diritto romano-bizantino che avevano dato buona prova

---

(1) Cfr. Vico, *Principi di Scienza Nuova*, (ed. Laterza, Bari, 1956), p. 43.

nella disciplina normativa del fenomeno della navigazione: non a caso, infatti, con la loro saggezza ed avvedutezza — erano infatti « li più sufficienti che se potessero trovare in questo golfo » —, intuirono che almeno alcune di quelle norme rispondevano alle necessità universali del traffico marittimo, tant'è vero che esse, sia pure con i necessari adattamenti richiesti dalla naturale spinta evolutiva dei singoli istituti, sopravvivono ancora oggi, nelle legislazioni moderne, quasi a testimoniare la perfezione tecnica raggiunta anche nella disciplina della navigazione dal diritto romano e dal diritto bizantino.

Alcuni storici locali (2), nel soffermarsi ad esaminare le origini degli « Ordinamenta maris » della città di Trani, hanno tentato di dimostrare che gli ordinamenti tranesi risalgono al 1063 d. C. Tale tesi, però, è stata contestata, ed a mio avviso fondatamente, da autorevoli studiosi, quali il Pertile (3), il Solmi (4), il Besta (5), lo Sclopis (6) ed il Bonolis (7), i quali hanno osservato che, dopo la cacciata dei greci, Trani cadde sotto la dominazione normanna, tant'è vero che fu concessa in feudo a Pietro Gautier nel 1042, cioè a quel Pietro Gautier che nel lontano 1058 combattè invano contro Roberto il Guiscardo; pertanto sarebbe, secondo il pensiero prevalente degli storici, più verosimile che gli statuti marittimi di Trani risalgano ad epoca successiva al 1300. Va infatti rilevato che proprio nel IV secolo ci fu una rifioritura marittima e commerciale a Trani, quando tale

---

(2) Cfr. Festa-Campanile in « Lettera a Luigi Volpicella », Napoli, 1856; Volpicella, *Discorso sugli antichi ordinamenti di Trani*, Napoli, 1871; Alianelli, *Su la data degli Ordinamenti Marittimi di Trani*, in « Rivista Universale di Legislazione », VII, n. 48, 1866; Rogadeo, *Gli Ordinamenti di Trani*, Trani, 1899; Beltrani, *Sugli ordinamenti marittimi della città di Trani*, Barletta, 1878; Carabellese, *Relazioni Commerciali tra la Puglia e Venezia*, Trani, 1897. Costoro, in definitiva, sostengono che la data del 1063 indicata nel testo a noi pervenuto sia autentica, perchè a quell'epoca Trani aveva già conseguito, dopo la liberazione dalla dominazione greca, una certa autonomia politica e quindi anche legislativa; ed il fatto che il testo sia in lingua volgare confermerebbe tale opinione, perchè il volgare, dopo il X secolo, costituiva già la lingua parlata.

(3) Pertile, *Storia del Diritto Italiano*, II, p. 123.

(4) Solmi, *Storia del Diritto Italiano*, pp. 491 ss.

(5) Besta, *Fonti di Diritto Italiano*, pp. 666-69.

(6) Sclopis, *Storia della Legislazione Italiana*, Torino 1863, pp. 345 ss.

(7) Bonolis, *Il diritto marittimo medioevale nell'Adriatico*, Pisa, 1921.

città cadde sotto la dominazione di Roberto di Taranto (8) e perciò non è privo di ogni fondamento pensare, come peraltro ha ritenuto lo Schaube (9), che il testo degli ordinamenti tranesi, pervenutoci in volgare, non sia originale, ma piuttosto una traduzione fatta presumibilmente da un ignoto veneziano, tanto più che nel testo di cui siamo in possesso, stampato per la prima volta a Venezia nel 1507, unitamente agli statuti della città di Fermo, il dialetto veneziano appare manifestamente in molti termini usati dall'ignoto compilatore (« rasone », « casone », « guastadi », « Signoria », etc.).

A ciò si aggiunga che possediamo una documentazione ineccepibile (10), in base alla quale si può ritenere che anche la lingua ufficiale delle leggi rimane la lingua latina e ciò sino al XV secolo, perchè è solo a partire da tale periodo che gli atti pubblici appaiono redatti in lingua volgare.

Orbene, a parte ogni possibile rilievo sulla origine degli statuti marittimi della città di Trani, sta di fatto che non si può accettare senza alcuna riserva l'opinione degli storici locali, secondo i quali il contenuto di tale compilazione sarebbe del tutto originale e diverso dal contenuto della compilazione più completa di diritto marittimo all'epoca preesistente, e cioè del « Nómos 'Podíon Nautikós ».

Tra le due compilazioni vi è innanzi tutto un'affinità formale, perchè entrambe costituiscono una raccolta di consuetudini marittime: è infatti pacificamente ammesso da tutti gli storici che si sono occupati dell'argomento (11) che il Nómos altro non sia che una raccolta di inveterate consuetudini marittime molto comuni soprattutto lungo le coste dell'Adriatico; e l'epigrafe degli statuti di Trani ci presenta quegli ordinamenti come « consuetudni » (« Ordinamenta et *consuetudo* maris *edita* »), sicchè gli ordinamenti marittimi di Trani altro non sono che la pubblicazione di consuetudini già in vigore. Ciò costituisce peraltro una riprova del carattere consuetudina-

---

(8) Cfr. Monti, *Il mezzogiorno d'Italia nel Medioevo*, Bari, 1930; Cassandro, *Contributo alla storia della dominazione veneta in Puglia*, in Archivio Veneto, XVII, 1935.

(9) Schaube, *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo*, Torino, 1915, pp. 38 sgg.; Volpicella, op. cit. p. 27.

(10) Cfr. Solopis. op. cit. pp. 190 sgg.; Monti, op. cit. p. 234.

(11) Bonolis, op. cit. pp. 61 ss.; Pardessus, *Collections des lois maritimes*, I, pp. 209 ss.; Ashburner, *The Rhodian Sea-law*, Oxford, 1909; Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano, 1946, pp. 98-109.

rio (12) del diritto marittimo, particolarmente tradizionalistico. Ed infatti, a Roma come a Bisanzio, il diritto marittimo ha sempre avuto un carattere consuetudinario: non a caso, lo stesso Imperatore Giustiniano (13), pur volendo, con disposizioni particolari, limitare l'alto tasso d'interessi nel « foenus nauticum » e gli esosi prezzi dei trasporti marittimi, avvertiva che la consuetudine « in mari negotia facientibus valeat », e ciò, ben a ragione, perchè il diritto marittimo, pur dovendo ispirarsi ai principi fondamentali vigenti in ogni ordinamento, trova la sua essenza e la sua ragione in una lenta, pur se continua evoluzione di usi e di consuetudini, aventi la tendenza a generalizzarsi e ad uniformarsi, proprio perchè si deve provvedere a disciplinare rapporti commerciali tra popoli diversi, ciascuno dei quali è soggetto ad un proprio e distinto ordinamento politico. Anche oggi, infatti, nella dommatica del diritto marittimo è generalmente ammesso il suo carattere unitario, nel senso cioè che almeno il processo della formazione del diritto marittimo rivela la sua tendenza alla uniformità, proprio per facilitare gli scopi ai quali mirano le norme che disciplinano la fenomenologia giuridica che si svolge intorno alla navigazione. E nel commercio marittimo il periodo genetico delle consuetudini non può che essere molto lungo e laborioso, perchè, per assurgere alla dignità di fonte del diritto, gli usi richiedono una costante osservanza da parte di popoli appartenenti a regioni diverse e magari lontane tra di loro, nelle quali sussistono condizioni sociali, politiche e morali del tutto disparate e bisogna peraltro attendere che tra tali popoli si formi il convincimento della necessità della costante osservanza di tali usi, opportuni per il regolare commercio sul mare (14).

---

(12) Cfr. sull'argomento, BRUNETTI, *Diritto Marittimo Privato*, Torino, 1929, pp. 16 ss.; MOSSA, *Studi sugli usi commerciali*, in « Rivista Dir. Comm. », 1922, I, pp. 557 ss.; CHIRONI, *L'unificazione della legislazione marittima*, in « Rivista Dir. Comm. », 1907, I, p. 74; BONNECASE, *Traité de droit comm. maritime*, Bordeaux, 1921; SCIALOJA, *Le fonti e l'interpretazione del diritto commerciale*, Perugia, 1907, p. 51; ASQUINI, *Sull'autonomia del diritto marittimo*, in « Archivio Giuridico », 1922, p. 8.

(13) Cfr. Nov. 106.

(14) Cfr. a tal proposito D'AMELIO, op. cit. p. 15: « Gli ordinamenti di Trani risentirono e del Nómos 'Podíon Nautikós e del diritto veneto, perchè particolarmente la Puglia sentì l'influenza del dominio veneto sull'Adriatico ». E ciò, infatti, è dimostrato dai numerosi trattati stipulati da Venezia con i re

Posto ciò, ne discende che per ritenere il contenuto degli Ordinamenta Maris di Trani come del tutto originale, bisognerebbe dimostrare, il che non è stato fatto, nè poteva essere fatto, che le consuetudini ivi raccolte fossero di formazione spontanea, perchè ispirate a particolari esigenze del bacino adriatico, il che è smentito non solo dall'esame delle singole disposizioni contenute negli statuti tranesi, ma anche da un altro rilievo fondamentale, e cioè che proprio dopo un secolo e mezzo dalla pubblicazione degli Ordinamenti di Trani si ebbe la formazione di un diritto comune marittimo italiano, con la pubblicazione, nel 1494, a Barcellona, del Consolato del Mare, il cui contenuto, a grandi linee, risente non solo della tradizione bizantina, ma anche delle consuetudini raccolte negli Ordinamenti di Trani, nella Tavola Amalfitana, e soprattutto del diritto veneto, il che dimostra una certa omogeneità nella disciplina consuetudinaria vigente a quell'epoca in tutto il bacino del Mediterraneo. Tale omogeneità trova, a mio parere, la sua ragion d'esser nella grande influenza esercitata su tutte le legislazioni marittime medioevali italiane dal Nómos 'Podíon Nautikós, che rappresentò un po' il fondo comune cui attinsero gli statuti marittimi locali, e quindi anche gli Ordinamenta Maris di Trani.

Redatta tra la fine del VII secolo e la seconda metà del secolo VIII, cioè al tempo di Leone d'Isaurico (15), la compilazione del Nómos si inquadra perfettamente in quel primo tentativo di revisione di tutto il sistema giuridico vigente tentato in Oriente, con un certo successo, dalla dinastia degli Isaurici. Dubbio è, invece, se il Nómos facesse parte, originariamente, del libro LIII dei Basilici, in quanto i testi che noi possediamo sono tutti della Sinopsis Basilicorum (16). Comunque, proprio in virtù della sua importanza e della

---

normanni e svevi. E che dire poi di quel fenomeno di mimetismo che osserviamo anche nel diritto marittimo contemporaneo e che rende comuni gli ordinamenti giuridici,specialmente nelle parti essenziali? ».

(15) ASHBURNER. *The Rhodian Sea-law* cit., p. LX, ritiene che il Nómos sia stato redatto fra il 600 e l'800 e costituirebbe, senz'altro, parte integrante del libro LIII dei Basilici.

(16) Infatti, l'HEIMBACH, (*Basilicorum libri LX*, Lipsia, 1850, in nota al titolo VII del libro LIII, Tomo V, p. 119), ha ricostruito e pubblicato il libro LIII dei Basilici ed ha aggiunto, come VIII titolo, il Nómos 'Podíon Nautikós; e nel palinsesto più antico, scoperto nel 1897 dal Ferrini e dal Mercati nella Biblioteca Ambrosiana, appartenente al X secolo, si fa seguire al titolo

sua diffusione, numerosissimi sono i manoscritti che contengono il testo del Nómos, anche se non sono nè corretti, nè uniformi, nemmeno nel numero dei capitoli, a causa delle molte glosse ed aggiunte che vi furono fatte in epoca posteriore (17).

Generalmente, però, nei vari manoscritti il Nómos viene diviso in tre parti: nella prima si trova un prologo, sulla cui autenticità ormai nessuno più potrebbe fare affidamento, dopo i rilievi fatti dal Pardessus, dal Dareste, e dallo stesso Ashburner; nella seconda parte si sogliono far rientrare una prima serie di diciannove capitoli che, come rilevava il Dareste (18), sono un rifacimento — data la prevalenza dei vocaboli di origine dorica che depongono per un'origine molto remota, probabilmente proprio del IV secolo a. C. —, dell'antica legge navale dei Rodii, dalla quale, com'è noto, fu tratta la

---

VII il Nómos, anche se non lo si è rubricato in un titolo successivo: cfr. *Editionis Basilicorum Heimbachianae Supplementum alterum*, Lipsiae 1897. Tale questione è alquanto delicata, soprattutto perchè vi sono sensibili contraddizioni tra i principi accolti nel Nómos e quelli contenuti nei vari titoli dei Basilici, sempre in riferimento al fenomeno della navigazione marittima. Ciò infatti ha indotto ZACHARIAE VON LIGENTAL, (*Ius Greco-Romanum*, Pars IV e V) a sostenere che il Nómos non fosse incorporato nel libro LIII dei Basilici, ma solo aggiunto più tardi dai copisti, anche perchè sembra molto sospetto che il Nómos sia stato inserito dopo i titoli che trattano materie del tutto diverse. Dello stesso parere si è mostrato il Brandileone, nella recensione all'opera dell'Ashburner (cfr. « Bizantinische Zeitschrift », XXIII, 1-2). Pertanto, esattamente, forse, l'Ashburner ritiene, una volta sostenuta l'inserzione del Nómos nei Basilici, che detta compilazione sia stata inserita non come un titolo del libro LIII, bensì come una semplice appendice, anche perchè così riesce a spiegarsi, con una certa tranquillità, il fatto che nelle varie Sinopsi è riprodotto il testo del Nómos, poichè questa duplicazione dimostrerebbe — dato lo scopo esclusivamente pratico delle Sinopsi — che la inserzione del Nómos nei Basilici sia stata fatta non in sede materiale, bensì come un testo aggiunto di diritto marittimo.

(17) Infatti, nell'edizione dell'Ashburner (il cui testo ho tenuto presente), sono pubblicati oltre ai 47 capitoli, sulla cui autenticità non vi è alcun dubbio, anche gli altri 19 capitoli aggiunti che si rintracciano nei manoscritti più antichi e che lo stesso Ashburner ritiene autentici. Il Pardessus, invece, pubblicò (cfr. *Collection des lois maritimes* cit., vol. I, pp. 209-234), 51 capitoli più altri 4 che egli riteneva inediti; e così HEIMBACH, *Basilicorum Libri LX*, p. 119. Anche pregevole è il testo pubblicato dal DARESTE (in « Revue de Philologie » 1905, pp. 430-448), che ci riporta, fedelmente, i 47 capitoli fondamentali in una esauriente traduzione francese.

(18) Cfr. DARESTE, op. cit., p. 432.

materia relativa al getto, contenuta nel Digesto; ed infine, nella terza parte, si possono far rientrare gli altri quarantasette capitoli, preceduti da un sommario.

Non credo che si possa ormai più dubitare sulla origine della compilazione pseudo-rodia: dato il suo contenuto, attinto dalle fonti più disparate, e non rivestendo essa alcun carattere legislativo, limitandosi a riprodurre inveterate consuetudini molto comuni proprio sulle coste dell'Adriatico (19), dovremo ritenere, con l'Ashburner (20), che trattasi di una compilazione privata, elaborata sulla base di fonti diverse, risalenti a varie epoche ed attinte direttamente dalle consuetudini applicate, nel Basso Impero, lungo le coste orientali del Mediterraneo. Ritengo però che sarebbe erroneo considerare che le consuetudini raccolte nel Nómos Podíon Nautikós siano tutte risalenti al Basso Impero: ciò contrasterebbe non solo con il contenuto della compilazione, ma anche con il carattere tipicamente tradizionalistico del diritto marittimo. Non è infatti azzardato pensare che quando nell'VIII secolo d. C. vennero riunite nel Nómos, magari dopo varii rimaneggiamenti, le più importanti consuetudini marittime vigenti sui porti del Mediterraneo, queste avevano certamente già subito un lunghissimo processo genetico ed avevano dato ampia prova della necessaria loro applicazione, perchè corrispondenti alle fondamentali necessità del traffico marittimo. Numerose norme, contenute nel Nómos, risalgono ad epoca di gran lunga anteriore all'VIII secolo d. C. (21). La stessa elaborazione compiuta dai giuristi romani intorno agli istituti fondamentali del diritto marittimo mostra già di per sè che l'espansione del commercio marittimo romano aveva prodotto una larga regolamentazione di rapporti per cui ormai non era più sufficiente il sistema giuridico elaborato dal diritto classico. Perciò, pur

---

(19) Cfr. sull'argomento, con ampi richiami, Bonolis, *Il diritto marittimo medioevale dell'Adriatico*, op. cit. pp. 98 ss.

(20) Ashburner, op. cit., p. LX; cfr. sull'argomento anche Bonolis, op. cit. p. 62.

(21) Cfr., per es., la concezione giuridica che è stata accolta nella compilazione pseudo-rodia della nave nei capitoli 43, 44 e 46: essa è del tutto coerente con il pensiero di Paolo e di Alfeno Varo, secondo i quali la nave appartiene a quel genere di cose « inter se coherentibus », comprendendo, nella sua unità funzionale, ogni attrezzatura, come gli alberi, i timoni, le ancore, le scialuppe, etc.; e così anche a proposito del deposito marittimo (cfr. cc. 12 del Nómos e D. 16. 3. 1).

senza essere stata mai decisamente trascurata l'elaborazione giuridica dei romani intorno agli istituti marittimi, essa fu però a poco a poco soppiantata da quella, più complessa e perfetta, delle fonti bizantine. Sarebbe invero erroneo ritenere che nel Basso Impero, con la caduta dell'Impero Romano d'Occidente, si sia determinato un certo arresto dei traffici marittimi, anche come conseguenza delle invasioni barbariche in Italia, chè anzi, è proprio attraverso l'esame dei singoli istituti consuetudinari del diritto marittimo esistenti nella compilazione pseudo-rodia che si può dimostrare come molti di essi si siano perfezionati nel Basso-Impero, man mano cioè che il ritmo degli affari commerciali riprendeva con rinnovato vigore (22).

Proprio nel Basso-Impero, quindi, si forma un'ampia consuetudine mercantile, attestataci dalla compilazione del Nómos, nella quale gli istituti del commercio marittimo dei romani vengono adattati e plasmati in virtù delle nuove esigenze dello stesso commercio. Non a caso, poi, risale al Basso-Impero la più esauriente raccolta di consuetudini marittime, perchè è proprio nel Basso-Impero che il commercio marittimo è particolarmente praticato. Sarebbe infatti erroneo ritenere che la crisi economica del Basso Impero abbia potuto influire negativamente sui traffici marittimi, perchè per i Bizantini il mare costituiva l'unica via per i traffici internazionali, non potendo essi avvalersi, per le note condizioni politiche, dei traffici terrestri (23).

---

(22) Cfr. sull'argomento, ROSTOVTZEFF, *Storia Economica e sociale dell'Impero Romano*, Firenze, 1946, pp. 551 sgg. E' anche interessante notare come proprio nel Basso Impero nella compilazione pseudo-rodia, sia contenuta un'ampia regolamentazione del contratto di nolo, della comunione (xoinonia) marittima nei profitti e nella gestione dell'impresa di navigazione, e si accenna persino alla tutela economica e sociale del marinaio, sconosciuta alle altre antiche legislazioni marittime e che è forse da inquadrare in quella *nova hominum conversatio* che costituisce uno dei principi ispiratori della legislazione giustinianea: cfr. DE ROBERTIS, *Vel mercennarius* etc., in « Labeo », 6 (1960), p. 331 n. 57.

(23) Cfr. sull'argomento, ampiamente, DE ROBERTIS, *Sul principio limitativo della responsabilità armatoriale nella storia*. Milano, 1954, pp. 565-66; id., *La produzione agricola in Italia dalla crisi del III secolo all'età dei Carolingi*, in « Annali Facoltà Economia », Bari, 1949, pp. 4 ss.; cfr. anche FANFANI, *Storia Economica*, Milano, 1946; ROSTOVTZEFF, *Storia Economica e Sociale dell'Impero Romano* cit., p. 553; HEGD, *Storia del Commercio del Levante nel Medioevo*, Torino, 1913, pp. 29-53.

E che il testo della compilazione bizantina del « Nómos Podíon Nautikós » sia stato tenuto presente dai magistrati tranesi negli « Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani », lo dimostra, con sufficiente tranquillità, l'esame comparativo tra le disposizioni contenute in entrambe le compilazioni. E pur vero che, come osserva il Bonolis (24), tra le due compilazioni non esiste una imitazione « letterale », ma proprio il fatto che le norme della compilazione pseudo-rodia appaiono parafrasate e sviluppate dai consoli tranesi, dimostra un'evidente derivazione degli ordinamenti di Trani dal Nómos.

E' infatti alle consuetudini marittime bizantine, contenute nel Nómos, che si ispira tutto il sistema della partecipazione dell'equipaggio ai rischi ed ai lucri del viaggio, della responsabilità del padrone, del consiglio di bordo, delle avarie, delineato negli statuti tranesi, sicchè non vedo in quale senso ed in quale misura si possa attribuire agli statuti tranesi il carattere della originalità rispetto a quella raccolta più completa e più esauriente di consuetudini marittime, quale è appunto il Nómos Podíon Nautikós.

Si è soliti però sostenere (25) che gli Ordinamenti marittimi di Trani conterrebbero delle disposizioni particolari, sconosciute ai bizantini, in tema di tutela del marinaio. In effetti, negli ordinamenti di Trani è disposto (26) che il marinaio, assalito dal padrone, può farsi giustizia da sè: è questo l'istituto della « defensa ». Senonchè, va subito rilevato che tale disposizione era implicitamente presupposta nel Nómos, quando nel cc. 6 della Parte II, vietandovisi ogni forma di rissa tra *tutti* i partecipanti alla navigazione, si stabiliva che se uno dei marinai fosse stato percosso aveva a sua volta il diritto di difendersi, percuotendo l'aggressore (27); e nel caso che

---

(24) Bonolis, op. cit. p. 69.

(25) Così da parte del Bonolis, op. cit. p. 324; Alianelli, op. cit. p. 5; Volpicella, op. cit., p. 23.

(26) Cfr. cc. 28: « il marinaro — battuto dal padrone — deve scampare et gire da proda denanze alla catena del remigio et deve dire dala parte dela mia signoria, non me toccare, tre volte. Et se lo patrone passasse la catena per bacterlo lo marinaro se deve defendere. Et se lo marinaro occidesse el patrone non sia tenuto ad banno ».

(27) « Σὶ δὲ καὶ θάνῃ ὁ κρονοθείς, καὶ μαρτυρηθῇ, ὅτι πρῶτος ἔρκουσεν ἢ λίθῳ, ἢ ξύλῳ, ἢ σιδέρῳ, ὃ καταζάς αὐτὸν καὶ θανατώσας ἀκίνδυνος ἔστω · ὃ γὰρ ἠθέλεσε ποιῆσαι ἔπαθεν. »

l'aggressore fosse morto in conseguenza delle ferite riportate, egli sarebbe rimasto impunito. Orbene, non v'è nessun motivo per limitare l'applicazione di tale norma ai soli marinai, escludendovi il padrone della nave, tanto più che il testo non consente una tale interpretazione restrittiva.

Va inoltre rilevato che la « defensa » prevista negli statuti tranesi così come la regola contenuta nel cc. 6 del Nómos altro non è se non una delle applicazioni del principio della legittima difesa che trova, com'è noto, le sue origini addirittura nel diritto romano, dove era già consentito « vim vi defendere » (D. 9. 2. 45. 4) perchè, «adversus periculum naturalis ratio permittit se defendere» (D. 9.2.4.).

Risponde invero ad una esigenza naturale, peraltro riconosciuta da tutte le legislazioni positive, l'autodifesa dell'individuo di fronte al pericolo di un'aggressione ingiusta, in quanto nessun ordinamento può imporre l'obbligo di subire passivamente un'offesa, perchè in questo caso si verrebbe a codificare un principio di viltà e di mera rassegnazione.

Viceversa, più dettagliate disposizioni sono contenute nel Nómos per quanto concerne la posizione giuridica ed economica del "nauta" nel corso della navigazione. Oltre al divieto di partecipare a qualsiasi rissa, è punito severamente il furto delle ancore della nave: infatti, mentre nella rissa la pena è soltanto pecuniaria, in caso di furto, il colpevole subisce non solo la pena pecuniaria, pari al duplum del valore del danno cagionato, ma anche una pena afflittiva, quale la fustigazione. (28) Nei cc. 31 e 38 è poi previsto l'obbligo, gravante su ciascun marinaio, di prestare aiuto al proprio simile, in caso di naufragio, ed è anche di importanza fondamentale, ai fini della posizione economica del nauta, la disposizione contenuta nel cc. 46, in cui si prescrive addirittura che il marinaio, ingaggiato ad anno, se si verifica il perimento totale o parziale della nave, non perde il diritto alla retribuzione, e, nel caso perisca con

(28) Cfr. Nómos II, cc. I. Da notare che, per quanto concerne le pene, il Nómos si rifà direttamente al diritto romano, in quanto talune pene sono soltanto modificate, ma solo al fine di aggravarle, e ciò per evitare tutto quello che poteva produrre un certo turbamento della navigazione, già resa mal sicura per la diffusione delle azioni piratesche. E, coerentemente al principio della pena fissa, in auge in tutto il Basso Impero (cfr. DE ROBERTIS, *Le circostanze del reato*, Bari, 1953, pp. 23 ss.), nel Nómos le pene sono sempre determinate, con esclusione, quindi, di qualsiasi potere discrezionale del magistrato.

la stessa nave, il salario a lui spettante sarà devoluto interamente a beneficio dei suoi eredi e per l'intero anno: disposizione, questa, che si ispira, com'è evidente, a degli encomiabili principi umanitari nonchè ad una corretta applicazione delle norme sulla risoluzione del contratto di noleggio per causa non imputabile al navigante.

Così anche nel Nómos, a differenza di quanto accade per gli statuti tranesi, è specificamente determinata la misura del salario, nel senso che due parti del guadagno del nolo vanno al capitano, una parte e mezza agli altri ufficiali di bordo e solo metà agli altri marinai: da ciò si desume che la misura del salario era equamente divisa tra tutti i membri dell'equipaggio e che tra questi vi era una vera e propria gerarchia.

Nè si può pensare che alla compilazione pseudo-rodia fosse sconosciuta la figura del marinaio ingaggiato solo per un determinato periodo di tempo, perchè proprio nei cc. 5 e 64 si parla di «μιστὸς», come compenso da attribuire a quel marinaio assunto solo per un determinato periodo, e quindi a « salario fisso ».

Ed anche gli Ordinamenti di Trani hanno conosciuto la doppia forma del contratto d'ingaggio (29) e considerano come giusta causa di licenziamento del marinaio solo quattro delitti, cioè il furto, la lussuria, la bestemmia e la rissa. Una disposizione che risente alquanto di quella contenuta nel Nómos, al cc. 38, è quella che riguarda il caso in cui il marinaio sia ammalato: in questo caso egli deve ugualmente ricevere il salario per intero.

Quindi, come si può notare attraverso l'esame comparativo tra le varie disposizioni contenute nelle due compilazioni, gli statuti tranesi non rappresentano, neppure sotto l'aspetto della posizione giuridica ed economia riservata al marinaio, qualcosa di nuovo e di completamente diverso rispetto alla compilazione pseudo-rodia.

Viceversa, al contrario di quanto accade per gli Ordinamenti di Trani, ampia e dettagliata regolamentazione è stata riservata dai bizantini alla polizia di bordo nei cc. 9, 10, 11, 12 e 13: è infatti stabilito, nel cc. 9 quale deve essere il « locus », cioè lo spazio riservato al mercante che viaggia sulla nave (30); allo stesso modo

(29) Cfr. Ordinamenta, par. 10.

(30) Detto spazio, secondo il Nómos (cfr. c. 9) deve avere la lunghezza di due corde e deve essere largo non meno di una corda. Sui vari sistemi di misurazione, cfr. ASHBURNER, Rhod. Sea-law cit., p. VLIII: comunque, nel

il c. 13 stabilisce una maggiore estensione del « locus » per le donne ed i fanciulli; nel cc. 10 si fa esplicito divieto a ciascun passeggero di cucinare del pesce a bordo(31), e ciò, com'è evidente, per scongiurare ogni possibile pericolo di incendio, ed, infine, nei cc. 11 e 12 si stabilisce la quantità d'acqua che spetta a ciascun passeggero nel corso della navigazione. Di tali disposizioni non v'è traccia negli Ordinamenti di Trani, pur trattandosi di norme necessarie per la disciplina della polizia di bordo.

Ma dove il Nómos si distacca completamente dal diritto romano e dallo stesso diritto bizantino, modificandone non solo alcune norme fondamentali, ma addirittura i principi informatori dello istituto, è proprio in materia di contribuzione per le avarie. Ed è quanto mai singolare notare che gli statuti di Trani nel disciplinare il fenomeno della contribuzione per avaria hanno addirittura recepito la disciplina contenuta nel Nómos, senza apportarvi alcuna sostanziale modifica.

Nel Nómos, invero, la contribuzione non è limitata al getto delle merci per salvare la nave da un pericolo, come avveniva nel diritto classico(32): da questa più semplice ipotesi l'obbligo della contribuzione, nella compilazione bizantina, viene espressamente esteso al danno prodotto dalle rapine dei pirati, e, in genere, dei nemici, nonchè ad ogni altra perdita o danno causato da caso fortuito o da forza maggiore purchè connesso alla navigazione. Nel Nómos è addirittura prevista la possibilità del danno conseguente ad un naufragio non dovuto a colpa o dolo del comandante e del personale addetto alla navigazione, ma determinato unicamente da

---

Nómos vi è traccia dei sistemi di misurazione conosciuti dai Romani (anfore e modii), tant'è vero che il cc. 16 della parte II del Nómos prescrive che, in caso di avaria, ai fini della contribuzione, va calcolato il valore della nave; se la nave non è di antica fabbricazione, vanno calcolate cinquanta monete d'oro (« Xilías toŭ modismoŭ »).

(31) « Ὁ ἐπιζάτης ἐν πλοίῳ ἰχθὺν μὴ τηγανιζέτω, καὶ ὁ ναύκληρος αὐτῷ μὴ συγχωρείτω. » Ci meravigliamo però come mai un tale divieto non sia stato esteso anche alle altre vivande, ma ciò, forse, fu dovuto al fatto che tra i passeggeri doveva essere più diffuso, per ovvii motivi, l'uso di consumare a bordo il pesce pescato nel corso della navigazione.

(32) Cfr. D. 14.2.4; 14.2.2 pr.; 14.25 pr.: la disciplina contenuta nella cosiddetta *Lex Rhodia de iactu* viene poi esattamente riprodotta nel testo dai Basilici: cfr. Lib. LIII, tit. III, in cui si ripropone addirittura la distinzione contenuta nel Digesto, a proposito della contribuzione per avaria, cfr. D. 14.21.2.

forza maggiore: ed allora, se non si potrà riscontrare, nelle concrete circostanze in cui avvenne il sinistro, una responsabilità dolosa o soltanto colposa dell'equipaggio, in questo caso, si farà sempre luogo a contribuzione. Ed addirittura nel cc. 27 si precisa che, in questo caso, di danno cioè non causato da comportamento doloso o colposo dell'equipaggio, bisognerà fornire, da parte di chi vi ha interesse, un'ampia prova testimoniale per escludere ogni responsabilità dell'equipaggio e per dimostrare addirittura che l'evento è stato determinato da caso fortuito o da forza maggiore (33).

Particolare interesse riveste la disposizione contenuta nei cc. 38 e 39 del Nómos, perchè ivi è disposto che l'obbligo della contribuzione non viene meno quando il sinistro è stato determinato da colpa comune di tutto l'equipaggio, e cioè del comandante e di tutti gli altri mercanti che si trovano a bordo: trattandosi di un caso di colpa « comune », ciascuno ne risponderà in proporzione alle perdite subite.

Norme particolari contiene anche il Nómos a proposito del getto delle merci, poichè per la prima volta si richiede, prima di procedere al getto, la deliberazione favorevole dei mercanti, cioè di tutti i passeggeri che abbiano merci a bordo (34). Misure speciali di contribuzione sono previste per alcuni oggetti di particolare valore, e così per gli schiavi, distinti in due categorie, a seconda che siano o no destinati alla vendita, per i gioielli, per l'oro, per l'argento, per la seta, etc., mentre tutte le altre merci sono valutate, ai fini dell'obbligo della contribuzione, per un quindicesimo del loro valore effettivo (35).

Da tutto ciò si desume che il principio informatore del Nómos, sempre per quanto concerne il regime della contribuzione per l'avaria, è completamente diverso da quello contenuto nella compilazione giustinianea ed in quella bizantina dei Basilici: nel Nó-

(33) Cfr. Nómos, 9-3.

(34) In tutta la legislazione bizantina la responsabilità dell'armatore è valutata alla stregua del diritto comune, cioè sulla base del criterio subiettivo dell'« ameleia », essendo stata abbandonata ogni idea di aggravamento ed ogni tendenza ad una disciplina particolare e di eccezione: cfr. sull'argomento, DE ROBERTIS, *La responsabilità dell'armatore in diritto romano ed i limiti di validità del principio limitativo*, in « Studi in onore di V. Arangio-Ruiz », (Napoli, 1953), III, pp. 155 ss.

(35) Cfr. Nómos, cc. 9.

mos, infatti, la responsabilità dell'armatore è assoluta ed illimitata, essendo esclusa soltanto dal caso fortuito e dalla forza maggiore, ovvero dalla colpa concorrente e comune di tutto l'equipaggio. E se si tien conto che la navigazione, particolarmente nel Basso Impero e sui mari dell'Egeo e dell'Adriatico era tutt'altro che sicura, a causa delle frequenti insidie dei pirati saraceni e dalmati, si deve ritenere, che le deviazioni dal diritto romano che il Nómos ha portato in tema di avarie, « attestano un notevole progresso morale e giuridico della vita mercantile adriatica » (36).

Sicchè, in definitiva, la materia delle avarie nella compilazione pseudo-rodia è esaurientemente trattata e con caratteri notevolmente più progrediti rispetto alla stessa compilazione giustinianea: era quindi più che naturale che quasi tutte le legislazioni marittime statuarie medioevali delle città italiane recepissero quella regolamentazione, posto che essa rispondeva alle esigenze comuni ed era altresì suffragata da una pratica inveterata che ne aveva dimostrato i vantaggi della sua uniforme applicazione.

Ed infatti il getto delle merci è regolato negli statuti tranesi in modo del tutto identico a quello previsto dal Nómos, con l'unica e marginale differenza che anzichè richiedere la deliberazione favorevole di tutti i mercanti, è sufficiente la deliberazione della maggioranza di essi (37); ma ciò si spiega agevolmente, pensando che ormai, dopo l'XI secolo, è in netto declino l'uso dei mercanti di accompagnare le loro merci (38). Lo statuto di Trani si allontana dalla compilazione bizantina solo a proposito del danno causato agli attrezzi della nave, poichè in questo caso, a differenza di quanto era previsto nel Nómos, la contribuzione sarà data non già per il danno fortuito, ma solo per quello causato da un sacrificio volontario (39).

Non si può infatti parlare di deroga alla disciplina contenuta nel Nómos, come invece ritiene il Lefebre-D'Ovidio (40), a proposito del cap. XIII degli Ordinamenta maris di Trani, perchè è

(36) Così il D'Amelio, *Caratteri unitari del diritto marittimo*, u.t., p. 5.

(37) Cfr. Nómos, cc. 31, 38 e 40.

(38) Cfr. Ordinamenta, Rubr. LXXXVII pr.

(39) Cfr. sull'argomento l'ampio studio di Lefebre - D'Ovidio, *La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all'ordinanza marittima del* 1681, in « Rivista del Diritto della Navigazione » I, 1935, pp. 70 ss.

(40) Cfr. Ordinamenta, Rubr. II.

pur vero che ivi è previsto l'obbligo, per aversi contribuzione, da parte dei mercanti e dei marinai, di determinare la condotta del capitano della nave, ma questi sono esattamente i casi in cui non è possibile distinguere l'errore tecnico, cioè una certa imperizia nella navigazione ed il sacrificio volontario, sicchè sembrò più opportuno richiedere, in tali casi dubbi, il parere preventivo di tutto il personale di bordo: ma tale regola non è che il logico e naturale sviluppo della disciplina contenuta nel Nómos a proposito della responsabilità del « naukleros », che è esclusa come abbiamo visto, solo dalla prova rigorosa dell'esistenza del caso fortuito o della forza maggiore.

Nessuna differenza, neppure accessoria o marginale vi è tra gli statuti di Trani e la disciplina contenuta nel Nómos, per quanto attiene al getto delle merci: gli Ordinamenta Maris di Trani vi dedicano peraltro un solo paragrafo (XXVI), che manifestamente presuppone il Nómos, perchè ivi ci si è limitati a stabilire che la mancata prestazione del consenso dei mercanti, dovuta al fatto che essi non si trovino a bordo, non può escludere la contribuzione. Non si fa peraltro alcun cenno alla contribuzione dei « vectores », sicchè si deve pensare ch'essa fosse determinata secondo le regole del Nómos. Perfetta identità di regolamento si può notare tra le due compilazioni a proposito dei danni causati dal naufragio, perchè come nel Nómos (41), anche negli statuti di Trani, si ha contribuzione comune tra nave e carico solo se la nave non è totalmente perduta (42): così anche in tema di danno causato dai pirati, che dev'essere sopportato tutto per contribuzione (43).

Il raffronto tra le due compilazioni, anche a proposito di una materia di particolare rilievo, qual è appunto stata sempre la contribuzione per avaria, dimostra che non solo gli statuti di Trani non ignoravano la disciplina, peraltro più completa e dettagliata contenuta nel Nómos, ma che addirittura ne hanno recepito tutti i principi fondamentali, tanto da sentire la necessità di far proprie le norme contenute nel Nómos e di puntualizzare soltanto qualche de-

(41) Cfr. Nómos, cc. 37 e 40.

(42) Cfr. Ordinamenta, Rubr. I.

(43) Cfr. Nómos, II, 4 e 39; Ordinamenta, Rubr. 8: è molto interessante notare, attraverso la comparazione testuale, come tra i due testi vi sia una perfetta identità, non soltanto sostanziale, ma anche formale.

roga, in verità molto limitata, a quel diritto consuetudinario codificato nel Nómos e che costantemente veniva applicato proprio sui porti dell'Adriatico. Ed infatti sarà solo con gli statuti veneti e, successivamente, con il Consolato del Mare, che si potrà notare un sempre maggiore distacco dalla compilazione bizantina (44).

Per quanto attiene poi all'equipaggio che partecipa all'impresa della navigazione, non possiamo registrare alcuna novità degna di rilievo degli statuti di Trani rispetto alla compilazione bizantina: è noto che nel Nómos tutte le funzioni tecniche dell'antico « magister navis » sono assunte dal « naukleros », perchè è lui che, prima d'intraprendere un viaggio, deve verificare le condizioni di efficienza della nave e di tutti i vari attrezzi (45); è lui che deve dirigere le operazioni di carico e di scarico delle merci dalle stive (46); è lui che, come già abbiamo notato, deve ordinare il getto delle merci in mare dopo però aver ottenuto la deliberazione favorevole di tutti i mercanti, ed è altresì a lui affidato il compito di formare la massa attiva e passiva delle merci salvate e di quelle perdute (47). Numerose sono poi le funzioni « armatoriali » affidate al « naukleros »: egli infatti viene espressamente autorizzato a riunirsi in società con altro proprietario della stessa nave, e può addirittura locare la sua nave e stipulare veri e propri contratti di noleggio (48).

Negli Ordinamenta Maris di Trani, invece, non vi sono accenni alle funzioni armatoriali del comandante della nave, definito con l'appellativo generico di « patrone », nè sono peraltro precisate, così come invece si nota nel Nómos, le specifiche funzioni assunte nel campo della polizia di bordo.

Però, come nel Nómos si parla anche degli « emporoi » e dei « nautai » (49), così, negli statuti di Trani si parla ripetutamente dei

---

(44) Cfr., sull'argomento, LEFEBRE-D'OVIDIO, *La contribuzione alle avarie*, cit. p. 87.

(45) Cfr. Nómos, cc. 34/III.

(46) Cfr. Nómos, cc. 22, 23 e 42/III.

(47) Cfr. Nómos, cc. 40.

(48) Cfr. Nómos, 9, 30, 31, 35, 40, 41, 43 e 44/III.

(49) Cfr. Nómos 20, 21, 23, 24 e 25/III; va però rilevato che nella compilazione pseudo-rodia manca ogni accenno alla « pistikós », poichè le qualifiche di proprietario, di armatore e di capitano, sono assunte, congiuntamente, sempre dal « naukleros ». Di contrario avviso è lo ZENO, op. cit. pag. 111: egli sostiene che i bizantini abbiano fatto un po' di confusione a proposito

mercanti e dei naviganti in genere, particolarmente a proposito dell'obbligo della contribuzione in caso di avaria. Gli statuti di Trani però presentano una novità degna di un certo rilievo, rispetto al Nómos, perchè in essi compare la figura dello « scribano », che dev'essere persona di fama illibata: « giurato del suo comune, buono e leale ». Le funzioni a lui affidate sono esattamente quelle previste, per la prima volta nella legislazione marittima medioevale in Italia, dallo statuto veneziano del Tiepolo del 1229; perciò, a Trani come a Venezia, lo scribanus è tenuto unicamente a registrare su di un apposito registro, il numero, il peso e la provenienza di tutte le merci caricate sulla nave. Sarà soltanto nel Consolato del Mare che tale singolare figura avrà funzioni molto più vaste, tanto che si sarà indotti a riconoscergli subito la qualifica di « ufficiale di bordo » (50).

Va però a tal proposito rilevato che negli statuti di Trani, a differenza di quanto accadrà nel Consolato del Mare (51), la nomina dello scribanus non è prevista come obbligatoria, perchè non è imposto in tal senso alcun obbligo al proprietario della nave, sicchè la sua presenza, a bordo, doveva essere del tutto eventuale e non necessaria. A ciò si aggiunga che non si può escludere che anche nei secoli anteriori alla pubblicazione degli statuti tranesi il capitano della nave solesse farsi aiutare, nelle operazioni di registrazione del carico della stessa, da persona che rivestiva la sua personale fiducia, posto che, anche nel Nómos, è il proprietario della nave che risponde, in definitiva, del carico della merce; e perciò nulla ci autorizza a ritenere che la disposizione contenuta negli Ordinamenti di Trani rappresenti qualcosa di nuovo rispetto alla prassi osservata

---

del personale di bordo e delle funzioni esercitate dal « naukleros », dai « nautai » e dagli « ἔμποροι »; a me pare, invece, che proprio dall'esame delle disposizioni nelle quali si fa menzione dell'equipaggio si deve concludere il contrario, in quanto è chiaro che tutte le funzioni direttive della nave e dell'intero equipaggio sono sempre assunte dal « naukleros », mentre ἔμποροι ed i ναῦται sono i mercanti che si accompagnano ai « nautai » nella navigazione, e questi ultimi costituiscono il vero e proprio equipaggio della navigazione, soggetti all'autorità del naukleros, tant'è vero che, proprio in virtù di questo rapporto di subordinazione sarà il naukleros a rispondere dei danni colposamente causati dai « nautai » nell'atto di caricare a bordo le merci. Cfr. Nómos, 2, 8 e 10.

(50) Cfr. Ordinamenta, Rubr. 16.

(51) Cfr. Consolato del Mare, cap. 12, 15 e 74.

all'epoca della pubblicazione del Nómos, posto che negli ordinamenti di Trani la figura dello scribanus non riveste alcun carattere ufficiale.

Perfetta identità, invece, vi è tra il Nómos e gli Ordinamenta Maris di Trani per quanto riguarda l'obbligo, imposto a tutto il personale che partecipa alla navigazione, di consegnare in deposito al comandante della nave tutti gli oggetti preziosi: e la inosservanza di tale obbligo comporta la esclusione di ogni responsabilità del comandante in caso di perdita di tali oggetti. E' molto interessante porre a confronto le due disposizioni (52), perchè si può agevolmente notare come vi sia stata una riproduzione fedele negli statuti tranesi della disposizione contenuta nel Nómos. Detta norma fu poi recepita anche nella Tavola Amalfitana e negli statuti dello Zeno ed è stata peraltro riprodotta anche nell'attuale nostro codice della navigazione (53).

Per quanto infine riguarda la disciplina del contratto di noleggio, è stato già ampiamente dimostrato dal Bonolis (54) che gli statuti tranesi ricordano « molto da vicino » le disposizioni contenute nella compilazione pseudo-rodia e ne costituiscono un semplice rimaneggiamento. Infatti, come nel Nómos si accenna alla possibilità del noleggio della nave compiuto da uno o da più mercanti, così negli statuti di Trani è consentito il noleggio di un solo mercante o di più mercanti, e in entrambe le compilazioni è menzionata la presenza, insieme al mercante noleggiatore, di altri passeggeri, il che dimostra che, pur locandosi la nave intera, il nocchiero poteva assumere il trasporto delle persone, ed in questo caso il noleggiatore non era il vero conduttore, al quale deve spettare, invece, la completa ed esclusiva disponibilità della cosa locata. In entrambe le compilazioni è pure disciplinato, in maniera identica, il recesso del mercante, ma solo per giusta causa, e si considera inoltre la possibilità concessa alle parti, all'atto della conclusione del contratto, di scambiarsi le arre, dimodochè, seguendo i principi generali già elaborati dal diritto romano, si stabilisce (55) che chi ha noleggiato

(52) Cfr. Nómos, 13/III ed Ordinamenta, Rubr. 23.

(53) Cfr. Tavola Amalfitana, cc. 141; Statuto Zeno, ecc. 105; ed art. 406 del Codice della Navigazione.

(54) Bonolis, *Il diritto marittimo medioevale nell'Adriatico* cit. pp. 300-304.

(55) Cfr. Nómos, cc. 3, 11, 19, 20, 22, 30, 37, 38, 39, Ordinamenta, Rubr. 5, 6 e 7.

una nave e poi non l'accetta più, per una ragione qualsiasi, perde l'arra, mentre il nocchiero che recede ingiustificatamente dal contratto, sarà lui tenuto a versare, all'altro contraente, il doppio dell'arra; se, invece, tra le parti non vi è stato alcuno scambio di arra, e qualcuna di esse si rende ugualmente inadempiente, allora si applicheranno le penalità eventualmente prestabilite dalle stesse parti e, in mancanza, il noleggiatore dovrà perdere il mezzo nolo che si usava pagare anticipatamente.

Comunque, appare evidente che in entrambe le compilazioni la disciplina del contratto di noleggio è rimessa principalmente alla volontà delle parti (56). Nessun accenno è contenuto negli statuti tranesi per quanto riguarda il prestito marittimo, istituto invece, sul quale si sofferma, sia pure brevemente, la compilazione pseudorodia (57); e così pure nessuna traccia vi è del regime della « xoinonía » sul quale invece il Nómos si diffonde ampiamente, ma nulla esclude che i compilatori delle consuetudini adriatiche abbiano presupposto la conoscenza del Nómos anche in questo campo. Ed infatti la « xoinonía » costituì un'innovazione sorprendente, rispetto ai principi individualistici che caratterizzarono il diritto marittimo romano, rappresentando una vera e propria forma di « societas » tra i naviganti, una comunanza di rischi, e quindi di garenzia collettiva contro i pericoli inevitabili della navigazione (58). Ed anche negli Ordinamenta Maris di Trani non sono affatto seguiti i principi individualistici propri della tradizione romana, chè anzi, come abbiamo peraltro già notato, è consentita un'associazione di più partecipanti all'impresa marittima nello stesso contratto di noleggio, è imposto al « patrone de la nave » l'obbligo di interpellare la maggioranza dei naviganti e dei mercanti prima di decidere sul getto delle merci: disposizioni queste che scaturiscono proprio da una visione associativa dell'impresa della navigazione.

---

(56) Cfr. Nómos, cc. 9, 13, 28, 29 e 34; Ordinamenta, Rubr. 6, 7.

(57) Sull'argomento, cfr. Ashburner, *The Rhodian Sea law* cit. p. XCI; Bonolis, *Il Diritto Marittimo medioevale* cit., p. 311.

(58) Cfr. Nómos, 16, 17 e 19: in tale materia, però, nel Nómos non sono contenuti principi che siano in contrasto con quelli tramandatici da Giustiniano; infatti, nel cc. 16 si riafferma il principio del diritto romano classico, secondo cui, una volta perdute le merci o la stessa nave, non si è più tenuti per il nolo; nel cc. 17 è vietato il prestito marittimo se questo è compiuto « akíndunos », cioè con l'esclusione del rischio da parte del creditore.

Riteniamo pertanto di aver dimostrato, particolarmente attraverso l'esame comparativo tra le disposizioni contenute nelle due compilazioni, l'origine derivata degli statuti tranesi che hanno sotto vari aspetti recepito la regolamentazione bizantina contenuta nel Nómos, dalla quale, peraltro, era impossibile prescindere, avendo essa codificato tutti quegli usi marittimi di comune applicazione nei vari centri commerciali. A ciò si aggiunga che nel Medioevo non vi fu in Italia una forza politica tale da poter decisamente costruire un proprio ordinamento giuridico completamente autonomo rispetto a Costantinopoli: e se ciò può essere accolto con qualche riserva per quanto concerne l'elaborazione del diritto privato, non può essere posto in dubbio per il diritto marittimo, tenuto conto del suo carattere consuetudinario e tecnico, della sua universale tendenza verso la uniformità. E' peraltro verità storica incontrastata (59), dopo gli studi accurati del Brandileone e del Tamassia, l'ammettere l'influenza del diritto bizantino in Italia: le leggi bizantine che seguirono la legislazione giustinianea si diffusero non solo in tutte le provincie soggette al governo greco, ma anche in quelle che avevano una qualsiasi dipendenza politica od economica con l'Oriente. « Non si può, — come osservava acutamente il Brandileone — disconoscere e negare ogni influenza del dominio bizantino sulle popolazioni dell'Italia meridionale », quando esse erano costrette, per le particolari condizioni politiche del tempo, a sottostare all'autorità di Costantinopoli, sicchè non solo dovevano sentire l'influenza della giurisprudenza elaborata sul canovaccio della legislazione bizantina, ma dovevano addirittura prestare ossequio alla stessa legislazione bizantina. Tale verità storica non è stata sempre

(59) Cfr. Sull'argomento, Ashburner, *The Rhodian Sea-Law* cit., p. LCII; Pardessus, *Coll.* cit. II, pp. 554 ss.: quest'ultimo Autore la identifica con il « germinamento » catalano, posto che è proprio in base alla «κοινωνία» che si opera, nel Nómos, la ripartizione dei lucri e delle perdite tra tutto l'equipaggio. E' un sistema, comunque, largamente associativo quello delineato dalla compilazione pseudo-rodia, tant'è vero che il « naukleros » ha l'obbligo, come abbiamo visto, prima di procedere al getto delle merci, di interpellare tutti i naviganti ed i mercanti, proprietari delle merci, obbligo peraltro non sconosciuto dagli statuti tranesi. Cfr. Brandileone, *Il diritto greco-romano nell'Italia Meridionale sotto la dominazione normanna*, Bologna, 1886, pp. 60-4; Besta, *Le fonti del diritto Italiano dalla caduta dell'Impero Romano sino ai tempi nostri*, Torino, 1912, pp. 150-153; Tamassia, op. cit., pp. 634-645; Lenormant, *La Grande Gréce*, Paris, 1881, II, p. 375.

tenuta presente, a causa della scarsa conoscenza delle fonti bizantine e, soprattutto, per quell'irrazionale disprezzo con cui si è soliti guardare alla storia del Basso-Impero, nonostante che proprio la legislazione bizantina, nel basso-impero, sia riuscita, con il suo sforzo, a superare la tradizione romana, ponendo le basi per tutta la successiva legislazione statutaria.

E che il Nómos 'Podíon Nautikós abbia avuto larga diffusione non solo in Oriente, ma anche lungo tutto il bacino del Mediterraneo, lo dimostra, a parte ogni altro rilievo, il fatto che una quantità notevole di codici, risalenti tutti al Medioevo, sono conservati nelle biblioteche italiane: ben cinque codici sono infatti conservati nella Biblioteca Vaticana, quattro in quella Ambrosiana, tre nella Biblioteca Marciana, ed infine altri dieci sparsi un po' dovunque, e tra essi ricorderemo, per l'Italia meridionale, uno a Messina, del sec. XI, ed uno conservato nella Biblioteca Nazionale di Napoli, del XV secolo. Va anche rilevato che in alcuni di questi codici (60) è contenuta, in appendice, una costituzione greca del Re Ruggero il Normanno, del 1150, dalla quale si desume, con assoluta certezza, che il Nómos 'Podíon Nautikós fu non solo conosciuto, ma addirittura applicato in Sicilia, almeno sino a tale epoca. E ciò anche a non voler accettare l'opinione del Capasso (61), secondo il quale Ruggero il Normanno avrebbe ufficialmente accettato, pubblicando le Assise, come diritto vigente, la compilazione pseudo-rodia (62).

Comunque, concludendo, possiamo ritenere che non è corretto insistere sul carattere originario degli statuti marittimi italiani nel

---

(60) Precisamente in quello Vaticano (n. 845) ed in quello Marciano (n. 172).

(61) Cfr. CAPASSO, *Storia* cit. p. 368: l'opinione di tale illustre storico non è poi da respingere con molta facilità, in quanto nel proemio alle Assise si dichiara espressamente che vengono distinte non solo le leggi « a nobis promulgatas », ma anche quelle semplicemente adottate: « aliorum quoque regnum consuetudines diligentissime fecit inquiri ut quod in eis pulcherrimum aut utile videbatur, sibi transumeret ». Di contrario avviso, ravvisando però un errore degli ammanuensi, si sono mostrati il BONOLIS, *Il Diritto Marittimo medioevale* cit. p. 68, e lo ZENO, *Diritto Marittimo* cit. I, p. 101.

(62) Sarebbe molto utile la ricerca e l'esame dei singoli « instrumenta » relativi ai contratti marittimi conclusi nei porti dell'Adriatico, soprattutto al fine di stabilire se e fino a qual punto furono tenute presenti le particolari disposizioni contenute negli Ordinamenta maris di Trani; ma tale indagine, almeno allo stato, difficilmente potrà essere compiuta, in quanto, come ha esaurien-

medioevo, e più particolarmente, degli Ordinamenta Maris di Trani, perchè è proprio sul ceppo delle consuetudini raccolte nel Nómos 'Podíon Nautikós, dove poi sono riprodotte in forma definitiva, inveterate consuetudini locali, che venne elaborandosi tutta la legislazione marittima delle nostre città del Medioevo: essendo già raccolte a sistema (e tale è infatti da considerarsi, a parte ogni questione sulla sua origine) nella compilazione bizantina quelle norme consuetudinarie che già si applicavano, e da tempo, sui porti delle nostre città, era impossibile non recepire una parte di quelle norme che si rivelavano più conformi alle tradizione ed alle esigenze della navigazione mediterranea. E se nuovi aspetti o nuove applicazioni di inveterati istituti si riscontrano nella pratica mercantile delle nostre città medioevali, ciò è dovuto oltre che alla naturale spinta evolutiva interna, alla spinta delle nuove condizioni economiche, dato che il diritto marittimo, come ogni altro ramo dell'ordinamento giuridico, è intimamente collegato alle condizioni economiche e sociali di un popolo, in un determinato momento storico.

Con ciò, però, non si deve credere che gli « Ordinamenta Maris » di Trani, come tutti gli altri statuti marittimi delle città italiane nel Medioevo, non abbiano alcun valore ai fini della ricostruzione delle fonti storiche del diritto marittimo, chè anzi, proprio attraverso quella legislazione statutaria si dimostra quale particolare cura hanno dedicato alcune città italiane, nel Medioevo, al commercio marittimo ed alla regolamentazione giuridica del fenomeno della navigazione, sicchè non è del tutto ingiustificato se ciascuna di quelle città ha avuto sempre gelosa cura delle sue consuetudini marittime, tanto da porre il proprio orgoglio nel vantarne l'anteriorità sulle altre. Particolarmente ai compilatori degli « Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani » va attribuito il merito di aver preferito piuttosto che creare un nuovo sistema di diritto marittimo, rifarsi, con particolare saggezza, a quello già preesistente, che aveva il gran pregio di essere stato già collaudato

---

temente dimostrato il CHIAUDANO, *Contratti marittimi in un formulario anconitano del secolo XV*, in « Studi in memoria di F. Vassalli » (Utet 1962), le « formae instrumentorum » relative ai contratti marittimi sono scarsissime e risalgono comunque ad epoca non anteriore al secolo XIV. Comunque, nessuno degli instrumenta rinvenuti ed esaminati dallo stesso Chiaudano riproducono, sia pure in parte, la disciplina normativa degli ordinamenti tranesi.

nel corso di una lunga esperienza storica e che era peraltro il frutto di un graduale superamento della tradizione romana e bizantina, nonchè di aver tratto da quel sistema quelle norme che, più delle altre, rispondevano alle particolari esigenze del commercio marittimo dell'epoca, contribuendo con ciò, notevolmente, allo sviluppo successivo di quelle stesse norme che si erano stratificate sul ceppo della tradizione romana e bizantina.

NICOLA MARVULLI