LO « SCRIVANO » DAGLI ORDINAMENTA MARIS DI TRANI AL CONSOLATO DEL MARE *

1. - Uno dei maggiori problemi che ha interessato storici e giuristi all'inizio del secolo è la presenza o meno del Comune in Italia Meridionale, ed in particolare in Terra di Bari, nell'XI secolo.

Il Carabellese, riprendendo ed analizzando un esame del Tamassia su alcune carte meridionali del X-XI secolo [1], giunge alla conclusione della presenza, nelle Terre bizantine dell'Italia Meridionale, di una autonomia locale, che costituisce il primo fondamento del Comune [2]. Anche il Salvioli [3] parla di un « egoismo municipale » presente soprattutto in Puglia. Pur riconoscendo l'autorità imperiale, sostanzialmente le città pugliesi si autoamministravano: nelle questioni locali infatti il Catapano interveniva soltanto raramente, e di fatto non esercitava alcun controllo nelle amministrazioni locali.

Questa tesi non ha trovato tutti concordi. Il Besta, ad esempio, la confuta, riconducendo la funzione dei « boni homines », rappresentati dall'aristocrazia feudale, cui il Salvioli e il Carabellese attribuiscono dignità di governanti, a quella della Curia [4].

---

* Ringrazio il Prof. Francesco M. de Robertis per avermi incoraggiata e guidata nella ricerca.

[1] Vedi F. CARABELLESE, *l'Apulia e il suo comune nell'Alto Medio Evo*, Bari, 1905, pp.107 ss. Il lavoro del TAMASSIA, cui l'autore si rifà è, *Chiesa e Popolo. Note per la storia dell'Italia precomunale*, in « Arch. Giur. », LXVII (1901), pp. 21 ss. e anche in TAMASSIA, *Scritti di storia giuridica*, I, Padova, 1964, pp. 619 ss.

[2] CARABELLESE, *L'Apulia* cit. pp. 107 ss.

[3] *Storia del diritto e delle leggi nell'Italia meridionale dopo la caduta dell'Impero Romano, Appunti di lezioni 1909-10*, Napoli, 1910, pp. 33 ss. e la bibliografia ivi citata.

[4] BESTA, *Recensione a « Francesco Carabellese, l'Apulia e il suo comune nell'Alto Medio Evo, Bari, 1905 »*, in *Scritti di Storia Giuridica meridionale*, Bari, 1962, pp. 271-2.

L'Autore ritiene infatti che « spentasi la Curia, fosse continuato l'uso di garantire la maggiore stabilità e pubblicità dell'atto col richiedere alla sua documentazione l'intervento e la firma di un certo numero di nobiliores », ma non ritiene di poter considerare persone pubbliche, né senato cittadino tali nobiles.

Il Monti, poi, ritiene che, « in linea generica », possa ammettersi l'esistenza di un Comune in Puglia nel secolo XI [5].

Di certo però, nelle carte meridionali della metà dell'XI secolo si ritrovano menzionati sia funzionari bizantini che normanni [6]: persino dopo la conquista di Bari da parte dei Normanni nel 1071, compaiono in vari documenti personaggi recanti titoli di funzionari imperiali: questo evidentemente perché nelle alterne vicende che vedevano vittorie e ricadute sia dei bizantini che dei normanni, finirono per alternarsi negli stessi ambienti i rappresentanti ora dell'uno, ora dell'altro governo.

In tale dualismo, che denota la carenza di potere centrale, doveva certamente finire per primeggiare una autonomia di fatto che portava alla libertà di autorganizzarsi, canone fondamentale del Comune. Che questo poi tecnicamente esistesse o meno come istituzione, è cosa che non può considerarsi determinante, dacché sia l'autonomia politica — che peraltro va esclusa — che quella semplicemente organizzativa avrebbero potuto naturalmente portare alla raccolta di norme consuetudinarie, come espressione del « suis legibus uti » che costituisce per lunga tradizione la base di ogni autonomia [7].

Conferma dell'esistenza del Comune nell'Italia Meridionale a metà dell'XI secolo, si ha inoltre dalla norma contenuta nell'art. XVI degli Ordinamenta Maris edita per consules civitatis Trani [8]:

> « Proponemo — si precisa in tale articolo — dicemo et sententiamo nui consuli predicti, che qualunqua patrone menasse scrivano,

---

[5] G. M. MONTI, *La datazione degli Ordinamenti marittimi di Trani*, in Iapigia, anno IX (1938), p. 168, n. 4, in cui l'Autore ritiene però, rimandando alla sua opera, *Corporazioni nell'evo antico e nell'Alto Medio Evo*, Bari, 1934, pp. 134-9, che il Comune medievale non può ritenersi continuazione diretta dei Municipi Romani.

[6] È sufficiente consultare i documenti di tale periodo presenti nella raccolta del Codice Diplomatico Pugliese, edito a cura della Società di Storia Patria per la Puglia, per rendersi conto di come, specie nei primi anni del periodo normanno, fossero ancora presenti titoli, probabilmente puramente onorifici, di funzionari bizan-tini: cfr., p. es., C.D.B., V, doc. n. 2, A.D. 1077: regnante Rubberto... Nicolaus imperialis spatharius; C.D.B., V, doc. n. 3. A.D. 1078: regnante Rubberto... Gregorius imperialis protospatharius; C.D.B., I, doc. n. 27, A.D. 1073: Regnante Robberto... Sifandus imperialis protospatharius; C.D.B., I, doc. n. 28, A.D. 1073: Regnante Rubberto... Sifandus imperialis protospatharius; etc.

[7] Cfr.: PARADISI, *Storia del diritto internazionale nell'Alto Medio Evo*, Milano, 1940.

[8] Per una bibliografia sugli Ordinamenti marittimi tranesi e sui problemi cui han dato adito, oltre SCHUPFER, *Manuale di storia del diritto italiano*, 1908, pp. 524 ss., e BONOLIS, *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico*, Pisa, 1921, cfr. anche, tra gli altri, MONTI, *La datazione* cit., pp. 164 ss.; NISIO, *Degli Ordinamenta et consuetudo maris di Trani*, in A.S.P., 1963, pp. 5 ss.; MARVULLI, *Nòmos Podìon Nauticòs e « Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani »*, in A.S.P., 1963, pp. 42 ss. e la bibliografia ivi citata.

> ello debia essere iurato del suo commune et de essere bono et leale. Et questo dicto patrone non possa fare scrivere nisuna cosa che habia con nissuno mercatante che non sia el mercatante de presente, overo altro testimonio. El simigliante caso et termine sia coli dicti marinari. Et se altro, overo el contrario de ciò facesse et scrivesse, che quello suo quaterno over libro non sia tenuto ad nulla rasione ne ad esso se deba dare fede alcuna. Et se questo scrivano recevesse mercatantia dali mercatanti et manchasseli sia tenuto ad mendarlo esso scrivano; et lo dicto quaterno si deve esser coperto di carta pecudina » [9].

Il requisito per lo scrivano di « essere iurato del suo commune » [10] ci dimostra che all'epoca della compilazione dello statuto, ossia a metà dell'XI secolo, esisteva in Trani una ben organizzata struttura amministrativa pur se non completamente in sintonia con la forma tipica del posteriore Comune settentrionale [11].

2. - L'art. XVI degli Ordinamenti marittimi di Trani, ci consente di affrontare, sia pure molto rapidamente, un altro argomento su cui non ci si è sempre, adeguatamente soffermati: la figura dello scrivano.

---

[9] L'articolo è tratto dalla edizione veneta dello statuto tranese del 1507, contenuto negli *Statuta Terrae Appignani*: v. tra i molti che hanno pubblicato il documento, « Il Tranesiere », periodico quindicinale, in un numero speciale, pubblicato in occasione del IX centenario (1063-1963) dello Statuto, ed in cui sono riportate delle copie a stampa delle edizioni originali del 1507 e del 1589. Per una edizione critica dello Statuto riportato nel manoscritto del 1589, v. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes anterieures au XVIII siécle*, Paris, 1828-45, tome V, pp. 237-251.

[10] Il termine « commune » che si è in genere riferito al tipo di organizzazione municipale, è stato invece dal PARDESSUS, *Collection* cit., p. 243, ricollegato al comunale della nave: l'Autore, infatti, rende il « iurato del suo commune » con « qui devra prêter serment à la communauté du navire et jurer d'être bon et loyal ». Dello stesso parere è anche SAMARELLI, *Nuovo contributo sugli Ordinamenti Marittimi di Trani*, Molfetta, 1937, p. 77: ma vedi contra G. M. MONTI, *La datazione*, cit., p. 168 n. 3.

D'altronde la stessa interpretazione letterale del testo non può consentire altra attribuzione: se si fosse infatti trattato del comunale della nave, lo statuto non avrebbe parlato di « iurato del suo commune », ma di « iurato del commune ».

[11] Proprio per la presenza di questo « commune » nell'articolo, molti studiosi (fra i quali SCLOPIS, *Storia della legislazione italiana*, I, Torino, 1863, pp. 190-1, al quale si sono adeguati, tra gli altri, BRANDILEONE, *Il diritto romano nelle leggi normanne e sveve del Regno di Sicilia*, Torino, 1886; PERTILE, *Storia del diritto italiano*, II, 2, Torino, 1898; BESTA, *Storia del diritto italiano, Le Fonti*, I, 2, Milano, 1925) hanno ritenuto di dover spostare la data dello Statuto (« *Millesimo sexagesimo tertio, prima indictione* ») al 1363, sulla base della considerazione della inesistenza in Italia Meridionale, e particolarmente in Puglia, di una organizzazione comunale nel 1063.

Ma, per tutto quanto si è detto, la data che compare nella intestazione dello Statuto può considerarsi, quanto meno, possibile.

Assente nella Compilazione giustinianea [12], essa compare, infatti, per la prima volta negli statuti marittimi medievali [13].

I suoi precedenti già si ravvisano nel νόμος Ῥοδίων ναυτικὸς [14]. In esso, infatti, è previsto il caso, la necessità o la convenienza di un « patto scritto », nonché della registrazione di tutto ciò che si imbarca o si sbarca [15]. Non si precisa, nel νόμος, chi materialmente sia tenuto alla redazione del « patto scritto » e alla registrazione delle merci trasportate [16].

Successivamente, negli statuti medievali, da quello di Trani al Consolato del Mare [17] tali compiti sono individuati tra quelli « essenziali » cui è tenuto lo scrivano: questi infatti, che prima di assumere le funzioni cui è chiamato, deve impegnarsi con giuramento a svolgere seriamente e lealmente i propri compiti, è tenuto, tra l'altro, a registrare tutti i movimenti di merci che avvengono sulla nave su un libro contabile [18]. Tale registro faceva sempre fede in caso di controversia.

---

[12] In verità, nel *Digesto* compare la figura del *diaetarius*, addetto di solito alla custodia degli oggetti che i viaggiatori avevano nelle loro cabine (D. 4. 9. 3. 1), ma questa è una sola delle funzioni dello *scribanus*: v. o.

[13] Riguardo allo statuto cronologicamente anteriore il BONOLIS, *Il diritto marittimo*, cit., p. 202 ritiene che « la prima tra le fonti di data certa, nell'Adriatico e forse anche in tutto il Mediterraneo, nella quale si palesa l'inizio di questa funzione dello scribanus, è lo statuto veneziano di Tiepolo, del 1229 »: ma, per le ragioni che si diranno, non si ritiene possa accettarsi questa ipotesi: v. o.

Anche il DU CANGE, *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*, tomus VI (S-Z), Venetiis, 1740, definendo lo *scribanus* o *scriba navis*, porta come esempio di testo recante il soggetto in questione gli *Statuta Venet.* L. 6 c. 68 & 75: ma con il DU CANGE siamo nel 1740, mentre gli Ordinamenta maris di Trani furono riscoperti dal Pardessus solo nel 1827 (v. *Collection* cit., p. 241).

Il DU CANGE, inoltre ricorda che « habuerunt etiam veteres Scribas suos nauticos, de quibus Festus, Plautus & Eustathius ad Odiss. 8 ».

[14] Cfr., per il testo, la edizione critica dell'ASHBURNER, *The Rhodian Sea-Law*, Oxford, 1909.

[15] Vedi parr. ιβ in cui si consiglia che: « ἐὰν δὲ ᾖ τὸ θέμα βαρύ, ἐγγραφως τὴν παραθήκην παραδιδότω »; ιξ; χ, in cui si parla di « ἔγγραφα συνεσφραγισμένα κύρια εἴτω ».

[16] Nel Paragrafo χ è infatti usato il verbo impersonale, anche se è più che pensabile che alla registrazione fosse addetto il ναύκλερος, il quale, rispetto alla Compilazione giustinianea, aveva riunito in sé le funzioni sia di armatore che di capitano, ed è per questa unificazione che si sentì, sulla nave medievale, l'esigenza di uno scrivano: v. o.

[17] E ci fermiamo al *Consolato del Mare*, anche se la normativa posteriore in tema di diritto marittimo, prevedeva ancora, fino al *Codice per la Veneta Marina Mercantile* del 1768, la figura dello scrivano, che scompare solo nei codici moderni: v. AZUNI, *Dizionario della giurisprudenza mercantile*, Livorno, 1834, pp. 1057 ss. e v. o.

[18] Tale libro contabile è stato variamente definito nei vari statuti: p. es « quaterno over libro » negli *Ordinamenta maris di Trani*, « Scrittura » nella *Tabula de Amalpha*, « quaterno » negli *statuti marittimi veneziani*, « scriptura » nello *statuto di Ancona*, « cartolario » nel *Consolato del Mare*, etc.

E tali compiti, in origine soltanto previsti dalla consuetudine, successivamente diventano tassativi, e vengono sempre più puntualizzati in norme cui tutti gli scrivani devono attenersi. A metà del sec. XIV, nel regolare i rapporti commerciali tra Napoli e la Repubblica Veneta, si discute anche dello scrivano, la cui presenza è ormai obbligatoria ed indispensabile su ogni nave addetta al trasporto merci. In un diploma del 30 settembre del 1363, infatti, il Principe Roberto indica i compiti e le funzioni cui è tenuto lo scribanus [19].

D'altronde tali funzioni emergono chiaramente in vari altri statuti marittimi medievali: negli statuti marittimi veneziani di Zeno [20] gli scrivani « debeant scribere omnes merces, numero et pondere, qui in nave caricabuntur » [21]; negli statuti del mare di Ancona [22] lo scrivano assurge ad importanza di vero e proprio notaio, potendo anche « scrivere contracti

---

[19] V., per il documento, CARABELLESE, *Le relazioni commerciali tra Puglia e Venezia tra il X e il XV secolo*, Trani, 1897, doc. n. XXI dell'Appendice documentaria. Nell'ultima parte del documento si esentano i veneziani dal pagamento di una tassa di dodici grana per ogni oncia di merce, la cui quantità doveva desumersi « per quaternum scribani quam per sacramentum patroni et scribani ».

[20] V. *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, a cura di R. PREDELLI e A. SACERDOTI, Venezia 1903.

[21] Art. XLI St. Mar. Ven. Zeno: « *Quod naues et alia ligna de ducentis milliariis et inde supra habere debeant duos scribanos, et per quos ipsi scribani constitui debent.* || Mandamus quod quelibet nauis uel aliud lignum de ducentis milliariis et inde supra *habere debeant duos scribanos* qui debeant scribere omnes merces, numero et pondere, que in naui caricabuntur, eas eorum signo signantes; qui constitui debeant, si accepti fuerint in Ueueciis, per nostros consules uel maiorem partem eorumdem. Si uero accepti fuerint in locis in quibus per nos rectoria existit, constitui debeant de uolumtate maioris partis rectorie ipsius existentis ibidem. Et si accepti fuerint in loco in quo pro nobis et comuni Ueneciarum non fuerit rectoria, constitui debeant de uolumtate maioris partis patronorum ipsius nauis et merchatorum, patrono inter mechatores tamquam unus eorum conputato. Qui cum accepti fuerint examinentur si || ad istud officium sufficientes fuerint et legales. Patronus uero uel patroni scribanum uel scribanos aliter accipiens uel accipientes nostro comuni debeat uel / debeant libras centum pro scribano quolibet emendare. Quam penam nostri consules in Ueneciis infra quindecim dies postquam habuerint in noticia teneantur exigere et auferre. Similiter in terris in quibus rectoriam habemus, baiuli uel rectores nostri penam predictam infra quindecim dies postquam eis datum fuerit in noticia exigere debeant et auferre. Et si isti supradicti, tam consules comunis quam nostri baiuli uel rectores, ipsam penam auferre non poterint, nos cum nostro conscilio infra quindecim dies postquam nobis per consules nostros fuerit declaratum, dictam penam || aufere uel auferri facere debeamus. De qua pena accusator habere debeat decem libras denariorum paruorum. Qui scribani iurare debeant huiusmodi sacramentum: (segue art. XLII, con la formula del giuramento).

[22] Vedi, *Fonti per la storia delle Marche, Statuti XIV-XVI secoli* a cura di C. CIAVARINI, pubblicato a cura della Deputazione Marchigiana di Storia Patria, Ancona, 1896.

testamenti et fare tucte quelle cose le quale ciascuno notario può scrivere et fare... »[23]. Nel Consolato del Mare[24] si tiene a precisare che lo scrivano — e soltanto lui[25] — è tenuto a registrare nel Cartolario, di cui è respon-

---

[23] Art. XV *Statuto di Ancona*: « *De li scrivani de la nave e de li lengni.* Li scrivani de le nave et de li lengni sia tenuti de giurare ciascuno in comenzamento del suo offitio ennanzi che comenza lo suo offitio de farlo a buona fede senza fraude et de observare lo presente statuto et tucte le altre cose, le quali è tenuti de observare per la forma d'alcuno statuto del comuno d'Ancona si per li mercanti si per li patroni et per li marnari. Et sia tenuti de dare la copia de le scripture a ciaschuno che se li apertiene che li le domandarà non obstante la contradictione de lo patrone overo de li patroni, et etiamdio sia tenuti ciascheduno scrivano de navilio infino che ciaschuno viagio de dare al patrone del navilio enfra uno mese retornato el navilio en Ancona o esso scrivano la copia de le scripture de entrate et de ussite e de le mercantie cargate nel navilio et de cadaune altre scripture che avesse facte per casione del navilio, e questo debia fare a sue spese cioè de lo scrivano, et sia tenuto de conservare apo se l'originale de le dicte scripture et sia tenuto lo dicto scrivano, puoi che la nave overo lo navilio se comenzarà a cargare, de stare continuo a nave overo al lengno e scrivere certamente tucte quelle cose che se mecte in nave overo in lengno, et che alcuna mercadantia non se mecta in nave senza la presentia de lo scrivano. Et se alcuna persona ce la mectesse senza la presentia de lo scrivano, et alcuna lamentanza de ciò ne fosse, lo patrone non ne sia tenuto en alcuna cosa. Et puoi che lo scrivano averrà giurato lo suo offitio, se è fuora d'Ancona denanti dal consolo e se è in Ancona denanti a lo giudece de meser lo potestà a li civili deputato, a tucte le sue scripture se creda e deaseli fede en tucte le cose sicomo fosse notario publico, non obstante che alcuna sollepnità la quale se de' ponere, et agiongere ne li contracti non cie fosse posta, empertanto che contiengha li anni domini, lo di, lo mese, lo luocho et basti se se contenerà che sia facto en cotale navilio. E questo abia luocho si entra li patroni nochieri et marnari etiamdio entra li mercadanti et altri naviganti ne la dicta nave overo lengno o grande o picciolo, et enfra li predicti durante lo dicto viagio li dicti scrivani possa scrivere contracti testamenti et fare tucte quelle cose le quale ciascuno notario può scrivere et fare, et se alcuna questione de ciò nascesse o li fosse apposto per alcuno che cotali instrumenti overo testamenti non valesse per ciò che alcuna sollempnità cie mancasse non sia enteso, avendo li dicti instrumenti numero de testemoni et l'altre cose secondo la forma predicta. Et li scrivani sia tenuti de observare le cose predicte socto pena de vinticinque livere d'ancontani piccioli ».

[24] Vedi, *Il Consolato del Mare colla spiegazione di G. M. Casaregi*, edito a cura del Consorzio autonomo del Porto di Genova, con una presentazione introduttiva di O. SCIOLLA, Torino, 1911.

[25] Cap. 55 *Cons. Mare*: « *Scrivano in che modo debba essere messo, e del Giuramento, e della Fideltà di quello, e della Pena del contrario facendo.* Il Patrone della Nave può metter scrivano nella nave con consentimento de i compagni, e lo debbe far giurare con testimoni de' marinari, e Mercanti, e de i compagni, se nel loco ne farà, che debba esser umile, e fedele tanto al Mercante, quanto al Patrone

sabile [26], tutti i movimenti di merce che avvengono sulla nave [27]. Tale documento ha valore di fronte ai terzi e ad esso « si fa più fede che ad un istromento pubblico; il che si intende intorno a tuttociò, che avrà scritto lo scrivano al Cartolario in tempo, che egli era in terra, o che la nave avea il proisso in terra » [28].

La figura dello scrivano assume funzioni sempre più precise e complesse. Da lui si richiede diligenza e lealtà, e ogni trasgressione ai suoi doveri è punita con sanzioni, nel tempo, sempre più gravi.

Negli Ordinamenta maris di Trani lo scrivano è tenuto solo a giurare « de essere bono et leale » e a registrare tutti i rapporti ed i contratti tra patronus e mercanti, alla loro presenza. La pena per lo scrivano che trasgredisce i propri doveri quasi non esiste: è solo detto che « se altro over el contrario di ciò facesse et scrivesse, che quello suo quaterno over libro non sia tenuto ad nulla rasione, né ad esso se debia fare fede alcuna. Et se questo scrivano recevesse mercatantia da li mercatanti et manchasseli, sia tenuto ad mendarlo esso scrivano » [29]. Lo scrivano pertanto, salva l'applicazione delle sanzioni di diritto comune non è ancora soggetto ad alcuna

---

di Nave, e marinari, e paffeggieri, ed a ogni perfona che vadi in nave, e che abbia a tenere il cartolario, che non ci friva niente fe non il vero, e quello che udirà di ciafcuna delle arti e che lui dia il fuo diritto ad ogn'uno e fe il cartolario aveffe tenuto alcuno fenza il fcrivano, non farà creduto niente che ci fuffe fcritto; e fe il fcrivano fcriveffe quello che non debbe, debbe perder la man dritta, e debba effer marcato nella fronte con uno ferro caldo, e debba perdere ogni cofa che habbi, nè più, nè manco come fe lui fcriveffe, o altri aveffe fcritto ».

[26] Cap. 57 *Cons. Mare*: « *Di guardia del Cartolario.* Il Patrone della nave debba far giurar il fcrivano, che lui non derma in terra fenza le chiavi della caffa, nella quale farà il cartolario, e mai non debba lafciare la caffa aperta, nella quale terrà il cartolario fotto la pena di fopra detta ».

[27] Capp. 55-56 *Cons. Mare*. Cap. 56: « *Del poter, e del Carico del Scrivano.* Il fcrivano ha tal potere, che il Patron della Nave non debbe niente caricar alla nave, fe non in prefenzia del fcrivano, nè neffuno marinaro non debbe trarre robba, nè gittare in terra, nè deftibare fenza licenzia del fcrivano, e fe niente fi perderà in nave (cioè a fapere) balla, o fardello o altre mercanzie, o alcuna altra robba, che lo fcrivano abbia fcritta, o fuffe ftato al caricare, lo fcrivano la debba pagare, e fe lo fcrivano non ha di che pagare, lo debba pagare la nave, fe doveffe efferne venduta, rifervato gli falari alli marinari, e il fcrivano può comperare, e vendere tutte le cofe, cioè, ferramenta, vettovaglie, e tanto acconcio di nave fenza licenzia del Patrone della nave. Imperochè di effarcire debba farlo a fapere al patron della nave, e il patron della nave alli compagni, che andaranno con lui; e fe loro non vorranno, la può comperare, poi che fia neceffario alla nave ».

[28] Tratto dalla spiegazione di G. M. CASAREGI cit. dell'art. 58 del *Consolato del Mare*, dal cui articolo così si legge: « Cartolario è più creduto che non è l'instrumento, perché l'instrumento si può revocare, e il Cartolario nò, e tutto quello che al Cartolario è posto, debba esser creduto e fermato... ». Per l'articolo, v. o., n. 38.

[29] Art. XVI *Ord. Mar. Trani*.

pena se vien meno alle proprie funzioni. Egli è tenuto soltanto, ai sensi dell'art. XVI dello statuto, a risarcire la merce depositata presso di lui e non restituita, ma siamo già fuori delle funzioni strictu sensu dello scrivano.

Anche se prevista, la sua figura però non è ancora obbligatoriamente richiesta sulla nave tranese [30]: e ciò non soltanto negli Ordinamenta maris di Trani. Infatti, anche nella Tabula de Amalpha [31] non c'è ancora obbligatorietà di scrivano a bordo, né ancora si parla di pena da infliggere allo scrivano: ne è solo prevista la figura: « Item ogni navilio, che mena scrivano, deve venir alla corte et far iurare al scrivano, come requede lo rito, et dalla jurante la sua scrittura deve esser accettata in la corte come propria scrittura pubblica de Notaro pubblico » [32].

In seguito poi, probabilmente per l'ampliamento dei traffici, e la sempre maggior ampiezza dei rapporti commerciali, la figura dello scrivano dové assumere sempre più importanza. Negli Statuti di Ancona, per esempio, la figura dello scrivano che, come si è detto finisce con l'avere funzioni di vero e proprio notaio, è puntualizzata in ogni suo compito, in un lungo articolo [33] nel quale, tra l'altro, è prevista una pena pecuniaria per lo scrivano che trasgredisse ai propri doveri: « ... Et li scrivani sia tenuti de observare le cose predicte socto pena de vinticinque livere d'anconitani piccioli ». Tra l'altro, lo scrivano ha l'obbligo, sotto pena di 10 livere [34], di recare con sé in viaggio sempre gli statuti della navigazione, per poterli prontamente consultare in caso di bisogno [35].

Dunque la figura dello scrivano, che era solo ammessa nei primi statuti, assume ora una importanza fondamentale ed insostituibile sulla nave. La sua presenza su di essa è imposta dai consoli, e si giunge ad una pena inflitta ai patroni di nave che non avessero chiamato lo scrivano sulla nave, o avessero nominato gente inadatta [36]; e d'altra parte si stabiliscono pene

---

[30] Nell'articolo infatti è detto « proponemo dicemo et sententiamo nui consuli predicti, che qualunqua patrone menasse scrivano, ello debia essere iurato del suo commune... » : dunque l'obbligo è inerente non al « menare » lo scrivano, ma al suo giuramento. Si sarebbe infatti presumibilmente detto « proponemo... che qualunqua patrone debia menare scrivano... » : e verbi che indicano dovere ed obbligo, pur ce ne sono in quantità nello statuto tranese (p. es. artt. V, VI, X, XI, XV etc.). Vedremo in seguito come la presenza dello scrivano verrà invece imposta: v. o.

[31] Cfr. AA. VV., *Tabula de Amalpha*, *Cava dei Tirreni*, 1965.

[32] Art. 25 *Tabula de Amalpha*.

[33] Art. XV *Stat. Mare Ancona*: v. s., n. 23.

[34] Art. LXXVIII *Stat. Mare Ancona*.

[35] Il BONOLIS, *Il diritto marittimo*, cit., p. 205. giustamente rileva che nello statuto anconitano, ultimo, in ordine di tempo, di tutti gli statuti marittimi medievali, le funzioni di scrivano si ampliano al massimo, soprattutto in campo amministrativo, mentre la sua figura mostra perdere quelle mansioni di vigilanza sui marinai turbolenti, che appare avere, p. es. nello statuto di Ragusa (c. 7).

[36] Art. XLI *St. Marit. Ven. Zeno*: v. s., n. 21.

sempre più severe per gli scrivani che, abusando del proprio potere, rubano merci o si accordano con i mercanti o con i capitani per frodare persone in buona fede.

E proprio per evitare abusi da parte dello scrivano che si tenta di adottare un sistema di controllo sulla sua attività.

Tale controllo viene introdotto dai mercanti veneti a metà del XIII secolo. Negli statuti marittimi veneziani di Zeno si prevede la presenza di due scrivani, obbligatoria nelle navi di grossa portata [37]. Ciascuno di questi deve avere un proprio « quaterno » su cui vengono registrati i movimenti della merce: sostanzialmente sono due « copie » della stessa registrazione, compilate contemporaneamente da diversi scrivani, il che consente — secondo lo scopo della norma — un controllo sull'effettivo movimento registrato dallo « scrivano ».

Nell'interesse delle parti, e principalmente dei mercanti che si avvalgono dell'opera degli armatori, vengono promulgate norme dirette a salvaguardare i vari interessi. Nel Consolato del Mare, che a partire dal XIV secolo divenne legge pressocché generale in tema di diritto marittimo in tutti i paesi del Mediterraneo, si richiede, tra i vari requisiti dello scrivano, quello di non essere parente del « Patrone » [38]. Severe naturalmente rimangono sempre

---

37 Art. XLI *Stat. Ven. Zeno.*

38 Art. 58 *Cons. Mare*: « *Prorogativa del Patron, del Scrivano, e de i Compagni, e della fede, e credito ch'è dato al Cartolario.* Tutte le fpefe, come è mangiare, e bere; debbe pagar la nave al Patrone, e al fcrivano ancora debbe pagar fcarpe, e inchioftro, e carta, e pergameno, e il Patrone della nave debba aver tanto falario come uno delli altri nochieri, che vanno in nave, e tante canterate, come del falario, nella forma del falario, e debbeglilo dare il fcrivano: e fcriver così bene come de gli altri, che faranno i marinari, e fe alcuno compagno anderà con lui nella nave, lui debba far giurar il nocchiero, che gli dica la verità, che fatica può pigliar quel compagno, e che lui gli dia quello che merita, e fe il Patrone lo vorrà migliorare d'alcuna cofa, lo può fare, e fe il fcrivano anderà a difcrezione, lui gli debba dare di falario come a uno dei quelli di prova communali che vi fia, e fe il patrone lo vorrà migliorare, lo può fare: il patrone della nave può tuttavia domandare conto al fcrivano, fia parente fuo, o altro. Imperò patrone di nave non vi può parente fuo mettere per fcrivano: fe non con volontà de' compagni, o mercanti; e fe alcuno fcrivano fuffe ftato in biafmo di alcuna fcrivania, o di alcuno furto che aveffe fatto, non può pigliare tale fcrivano parente fuo, nè altro. Ancora più: il fcrivano è tenuto a dare conto a i compagni ogni volta che gli farà dimandato, benchè fuffe ufcito della fcrivania, o che fuffe nella nave. Ancora più, è tenuto rendere conto a ogni compagno di tutto quello, che avrà ricevuto di nolo e fpefo, e venduto, e comprato: e il fcrivano può pigliare da ogni mercante pegno che vaglia il nolo, tanto de' compagni, quanto de gli altri, e del pellegrino, e di marinaro, e di ogni perfona, che debba dar nolo, o fpefe, e devenfi dare i falari, e fpefe in prefenzia del cartolario della nave; cartolario è più creduto che non è l'inftrumento, perchè l'inftrumento fi può revocare, e il cartolario nò, e tutto quello che al cartolario è pofto, debba effer creduto e fermato, con quefto, che la Nave abbia proiffo, o capo in terra, o il fcrivano foffe in terra che lo fcriva ».

le sanzioni previste per lo scrivano poco diligente e poco « leale », anche perché il cartolario ha ormai un carattere pubblico e probatorio: anche la semplice negligenza dello scrivano viene punita: Nell'art. 57 del Consolato infatti si punisce lo scrivano che sbarchi senza aver provveduto a chiudere la « cassa » in cui è depositato il Cartolario, portando con sé le chiavi della stessa [39].

Ma veramente emblematico dei malevoli comportamenti dello scrivano che dovevano aver esasperato il sistema, è l'estremo inasprimento delle pene a carico della sua figura. Si giunge infatti, dalle inziali pene pecuniarie [40] addirittura al taglio, come per i falsari e per gli autori di delitti contro il patrimonio, della mano destra dello scrivano, che inoltre « debba esser marcato nella fronte con un ferro caldo, e debba perder ogni cosa che habbi » [41].

La figura e le funzioni dello « scribanus », che soltanto in un secondo momento viene tassativamente imposto su ogni nave addetta al trasporto merci, ci consentono di dedurre l'anteriorità degli Ordinamenta Maris di Trani sugli altri statuti marittimi, la cui esperienza in seguito, recepita dal Consolato del Mare, divenne comune in tutto il bacino del Mediterraneo.

Negli Ordinamenti marittimi di Trani, infatti, alla figura dello scrivano sono dedicate soltanto poche norme, contenute nell'art. XVI, che vennero ampiamente riprese e sviluppate negli statuti successivi [42].

Nello statuto veneto di Zeno, ed in quello di Ancona, e poi nel Consolato del Mare, le funzioni dello scrivano vengono sempre più ampiamente puntualizzate, il che fa supporre — come già accennato — che l'ordinamento tranese sia cronologicamente il primo del genere, dopo il νόμος Ῥοδίων.

Questo perché, sia guardando alla linea evolutiva dello scrivano, che abbiamo cercato di illustrare, che alla oggettiva minima ampiezza dello statuto tranese [43] non riusciamo a trovare la *ratio* di uno statuto così breve che, se può essere ammesso in un periodo successivo al νόμος Ῥοδίων ναυτικὸς, ma anteriore agli altri statuti di cui costituisce un primo esempio, non avrebbe avuto ragione di esistere se posto in essere dopo gli altri statuti medievali esaminati, perché non ci sarebbe stato motivo di creare uno statuto così

---

[39] Art. 57 *Cons. Mare*: v. s., n. 26.

[40] Art. XV *Stat. Ancona* per cui v. s., n. 23.

[41] Cap. 55 *Cons. Mare*.

[42] Contra v. NISIO, *Gli Ordinamenti*, cit., p. 9 nota 14.

[43] Lo statuto tranese è infatti composto di 32 articoli, tanto che c'è da presumere che senz'altro, per tutto quanto non fosse espressamente stabilito, ci si dovesse rifare ad un sistema di diritto marittimo « comune », costituito dal νόμος Ῥοδίων ναυτικὸς. E questo perché i 32 articoli o regolano materie non trattate nel νόμος, o derogano espressamente alle norme ivi contenute: si vedano, p. es., le norme sempre più estese e particolareggiate poste a tutela dei marinai, o le norme in tema di responsabilità, più aspre nello statuto tranese.

schematico e lacunoso, con degli argomenti già ampiamente trattati in uno statuto ben più completo ed esaustivo quale quello, per esempio, di Venezia del 1255: e la figura dello scrivano ce ne fornisce un chiaro esempio.

Va pertanto ritenuto che per prima Trani tentò di « statutizzare » delle norme che fino ad allora esistevano allo stato consuetudinario e questo suo primo tentativo fu imitato, e naturalmente migliorato ed approfondito, con quello che definiremmo « il senno di poi », da tutte le altre città mediterranee.

Abbiamo visto inoltre come lo scrivano si sia andato man mano imponendo nella economia della nave, fino a divenire personaggio insostituibile sulla stessa.

La complessità dei rapporti sulla nave per un verso, e la concentrazione, per l'altro, nella figura del patrone delle funzioni un tempo differenziate fra armatore (*exercitor*) e capitano (*magister navis*) resero necessaria la istituzione di una figura analoga a quella di un notaio, « tertius super partes » (appunto mercanti e patrone) che registrasse qualità, quantità e condizioni della merce che veniva imbarcata, e in genere tutto ciò che avveniva sulla nave: e tutto questo, oltre che per garantire il mercante con un qualcosa di corrispondere ed analogo alla *actio exercitoria* giustinianea [44], anche, probabilmente, per ovviare alla desuetudine dell'uso del documento scritto, sopravvenuta nell'età altomedievale [45], e in relazione alla venuta meno, specie nel mondo orientale, di quella *fides*, che era stata alla base dei rapporti giuridici dell'età romana [46].

Abbiamo avuto così modo di rilevare come, per lo svolgimento delle mansioni tipiche dello scrivano, si crearono da un lato, norme per obbligare i patroni ad avere almeno uno scrivano a bordo, quasi pubblico testimone dei rapporti intercorsi, e dall'altro si crearono sanzioni, sempre più aspre, per impedire allo scrivano di tradire la propria funzione con eventuali disonesti accordi con i mercanti o con il patrone. Lo scrivano, infatti, che nei primi tempi era in un ambiente piccolo cittadino — e quindi fondamentalmente sano, e in cui tutto era facilmente controllabile — e si presumeva che ottemperasse scrupolosamente alle proprie funzioni, col tempo, con la degradazione dei costumi e con l'ampliamento dell'ambiente in cui veniva ad operare la attività marinara, dové essere soggetto a molte sollecitazioni per deviare dalla retta via: epperò sanzioni sempre più gravi allo scopo di prevenire e scoraggiare deviazioni del genere.

Ma perché un funzionario del genere è sconosciuto nel sistema romano della navigazione, quale risulta dalla Compilazione giustinianea?

La ragione è duplice: oltre alla buona fede che, nel diritto romano,

---

[44] Come giustamente rileva A. SACERDOTI, *Gli statuti marittimi veneziani*, cit., p. 22.

[45] Vedi, VALENTI, *Il documento medievale. Nozioni di diplomatica generale e di Cronologia*, Modena, 1961.

[46] SCHULZ, *Principi di diritto romano*, (trad. a cura di ARANGIO RUIZ), Firenze, 1946, pp. 193 ss.

sottostava ad ogni tipo di rapporto, sulla nave romana si scontravano due opposti ordini di interessi: da un lato quello facente capo all'*exercitor*, rappresentato sulla nave dal *magister*, dall'altro quelli propri dei mercanti, i quali affidavano le loro merci al capitano, mentre la responsabilità per il loro arrivo a destinazione e per la loro conservazione era pur sempre dell'exercitor: donde il controllo diretto e strettissimo (anche a mezzo di uomini di fiducia dell'*exercitor* imbarcati sulla nave) dell'*exercitor* sul capitano.

Quando, con il ναύκλερος rodio, si riunirono le funzioni e le figure dell'*exercitor* e del *magister navis*, si cominciò a sentire la necessità della presenza di un terzo che agisse da testimone ed arbitro di tutti i rapporti che si instauravano fra mercante e armatore: così, negli statuti seguenti, la nascita della figura dello scrivano. E definitiva prova di tutto ciò si ha con la considerazione che, con la legislazione marittima moderna [47], allorché nuovamente compare la figura di un capitano, contrapposto all'armatore, lo scrivano scompare, con la stessa immediatezza con la quale era comparso sulla nave trancse.

MARIA FILOSA

---

[47] Cfr. artt. 247 e 245 *Cod. Comm. di S.M. Re di Sardegna*, Torino, 1842, ove è il Capitano, contrapposto all'armatore, che appare avere anche le funzioni una volta esercitate dallo *scribanus*; artt. 496 e 500 del *Codice Marittimo e della navigazione*, con commento di ASCOLI, Torino, 1923, vol. VIII, pp. 216 ss., ove il Capitano ha l'obbligo di tenere il giornale nautico, funge da ufficiale dello stato civile, può ricevere testamenti fatti sul mare durante il viaggio; cfr. infine, il nostro attuale *Codice della Navigazione*, ove al Capitano spetta, tra gli altri, anche il compito di polizia di bordo (artt. 186-188): tutte le funzioni che, nel corso del lavoro, abbiamo visto essere proprie dello *scribanus*, sono dunque esercitate dal capitano.