

**ASFETTI DEI NEGOZI CON GARANZIA PIGNORATIZIA
SU IMBARCAZIONI NELLE CARTE ITALIANE
DEI SECC. XII E XIII**

1. *Il periculum maris.*

Il periodo che va dalla fine del secolo dodicesimo sino alla fine del secolo successivo è certamente uno dei più ricchi e dei più interessanti per la storia del diritto marittimo perché si presenta come una delle epoche più vivaci per i nuovi aspetti che assume la vita mercantile.

Ed è in questo periodo che nuove forme e nuove clausole contrattuali, liberamente adottate dalla prassi, penetrano nell'uso del commercio e nella pratica quotidiana, diffondendosi rapidamente nell'ampia area mediterranea. I nuovi tipi negoziali se da un lato possono presentare tracce ancora riconducibili alla passata tradizione giuridica romano-bizantina, dall'altro mostrano caratteri innovativi così originali da precorrere i negozi più caratteristici dell'epoca moderna.

La funzione economica prevalente del diritto marittimo si concreta nel trasporto, che ne costituisce l'affare più comune, accanto a questo si pongono quei contratti tipici del mondo marittimo (come il prestito, il cambio, la commenda, l'arruolamento e l'assicurazione) che presentano tutti la necessità di regolare i rischi e i lucri del viaggio. In relazione particolarmente al « periculum » ed al « riscum maris » si cercano nuove forme e nuove regole che consentano di dividere rischi e lucri equamente tra navigatori e mercanti, i quali, se in un primo tempo preferiscono affrontare le asperità del viaggio, insieme alle mercanzie da negoziare, successivamente trovano più redditizio associare ai loro capitali e ai loro rischi il padrone della nave, che a sua volta cercherà di suddividere le for-

tune della navigazione mediante la partecipazione dell'equipaggio all'impresa marittima¹.

Con l'intensificarsi dei traffici e con il moltiplicarsi degli affari di commercio gli strumenti giuridici si adattano con duttilità alle esigenze dei tempi e proprio in relazione a queste necessità nell'uso marittimo medievale viene a scomparire la distinzione giuridicamente apprezzabile tra forza maggiore e caso fortuito ed entrambe le categorie vengono comprese nella più ampia « fortuna maris » che a sua volta contempla tutti i casi di avveramento del « periculum maris », divenendo la condizione a cui ordinariamente per consuetudine vengono sottoposti e modellati i negozi marittimi².

2. *Caratteri del prestito marittimo.*

È dunque questo l'aspetto prevalente da sottolineare sia nell'affrontare in un rapido esame alcuni documenti che presentano la clausola della costituzione di pegno su navi, sia che si voglia tenere a mente la complessa struttura negoziale del prestito marittimo posto a fondamento dell'obbligazione che lega le parti. Anche in questo caso è il rischio che imprime un carattere particolare al contratto poiché l'obbligo all'adempimento, sia esso determinato in una somma di danaro o in un complesso di beni, è subordinato alla condizione del felice arrivo della nave al porto designato.

L'ampia categoria del prestito marittimo medievale nelle sue molteplici sfaccettature è stato accurato oggetto di esame e in questa sede si può appena ricordarlo.

Già il Lattes³ e lo Zeno⁴ rilevavano l'impossibilità di racchiuderlo e classificarlo secondo precise categorie, come aveva proposto lo Hoover⁵, poiché fu la libertà di pattuizione tra le parti che

¹ ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel mediterraneo*, Milano, 1946, pp. 287-288.

² ZENO, *Storia, cit.*, p. 287. BONOLIS, *Il diritto marittimo medievale*, Pisa, 1921, p. 458.

³ LATTES, *Il diritto marittimo privato nelle carte liguri dei secc. XII e XIII*, Roma, 1939, p. 117.

⁴ ZENO, *Storia cit.*, pp. 312 ss.

⁵ HOOVER, *The sea law in Genova in the XII century*, nel *Quarterly Journal of economics*, ricordato dallo ZENO, *op. cit.*, p. 313.

determinò la fortuna dell'istituto, e come nota il Bonolis⁶, consentì la sua applicazione su larga scala nella vita del commercio alto-medievale.

Se la constatazione di questi autori è vera, tuttavia non appare del tutto credibile che se ne debba ricavare la necessaria premessa per scorgere in questo istituto la derivazione di ogni altro istituto del diritto commerciale del mare, come sembra aver fatto il Goldschmidt nei suoi celebri studi⁷. Più esattamente è bene ricordare come la *pecunia traietitia* di tradizione romana si era intrecciata con l'uso bizantino, modificandolo e restandone modificata⁸.

Nell'epoca altomedievale le carte mostrano il frequente ricorso al prestito marittimo per gli usi e negli aspetti più svariati ed è per questo che al Goldschmidt parve, non senza qualche forzatura, come ha sottolineato con valide argomentazioni il Cassandro, che più di qualche negozio dell'epoca successiva potesse rivelare affinità molto strette con esso sia nella natura giuridica che nella funzione economica, tanto da farlo ritenere alla radice delle successive evoluzioni di altre figure negoziali⁹.

Così ad esempio nel negozio di cambio, che spostando il rischio proprio del negozio di prestito marittimo dalla sfera del creditore a quella del debitore, ne modificava la più genuina struttura¹⁰.

Così ugualmente nell'assicurazione, istituto più complesso, nel quale si appannava l'operazione di credito a favore del premio, che assumeva tanto rilievo da presentarsi libero dagli interessi d'uso, perché era dovuto in ogni caso oppure pagato irrevocabilmente in anticipo¹¹.

Così infine per quanto riguarda i diritti reali di garanzia, che secondo il Goldschmidt avrebbero subito nelle primitive strutture del prestito marittimo influenze germaniche poiché la clausola con-

⁶ BONOLIS, *op. cit.*, p. 469.

⁷ GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, nella tr. it. di POUCHAIN e SCIALOJA, Torino, 1913, pp. 316-319. CASSANDRO, *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli, 1974, p. 36.

⁸ BONOLIS. *op. cit.*, pp. 467 ss. Si ricordino sulla *pecunia traietitia* e sul *foenus nauticum* gli studi di A. BISCARDI, *La struttura classica del « foenus nauticum »*, in « Studi in memoria di A. Albertoni », Padova, 1939, II (cons. in estratto), pp. 369 ss. e la più recente *Actio pecuniae traietitia*, Torino, 1974.

⁹ CASSANDRO, *op. cit.*, p. 240.

¹⁰ CASSANDRO, *op. cit.*, p. 38.

¹¹ CASSANDRO, *op. cit.*, p. 240.

trattuale prevista dagli statuti e contenuta nei documenti che consentiva che in caso di perdita fortuita dell'oggetto pignorato (nave o merce) il debito dovesse ritenersi estinto, poteva sotto tale aspetto intendersi come un limite alla responsabilità del debitore¹².

La costituzione del pegno appariva in questo caso allo Schupfer quasi una « datio in solutum » in quanto permetteva al debitore di tenere la cosa presso di sé, intendendosi la proprietà dell'oggetto offerto in pegno già trasferita al creditore che assumeva a suo carico i rischi della navigazione¹³.

Vi si ravvisava anticipato nel tempo il più moderno prestito sul corpo della nave (bodemery) che nella sua struttura consentiva la limitazione della responsabilità del debitore sulla « res pignorata ». Ne restava così notevolmente modificata la figura negoziale romana della *pecunia traiectica* mentre il pegno non rappresentava più l'oggetto sul quale il creditore poteva esercitare lo *ius distrahendi*, ma appariva piuttosto come l'oggetto che riassumeva i limiti entro i quali il creditore poteva far valere il suo diritto nei confronti del debitore (o il limite della responsabilità pecuniaria del debitore).

Allo Schupfer sembrò che il pegno su nave della prassi italiana si fosse staccato dall'istituto feneratizio romano che prevedeva il pegno sulle merci imbarcate o l'ipoteca sulla nave a garanzia della solvibilità del capitale esposto accresciuto degli interessi (D. 22. 2. 6), ma non necessariamente limitato a tali beni, perché a ben guardare a favore del creditore nasceva un diritto riconducibile all'obbligazione solenne con « wadia » tipica del mondo germanico che trasferiva a questo « nomine vendicionis » la proprietà, pur rimanendo il possesso della « res pignorata » nelle mani del debitore. In caso di inadempimento il creditore poteva trattenere presso di sé il pegno, senza ulteriori formalità, o venderlo — *cum testibus* — fino alla soddisfazione del credito vantato¹⁴.

Queste probabili contaminazioni germaniche nell'istituto dell'ipoteca navale furono vivacemente respinte da altri autori come il Senigallia¹⁵, ad esempio, che in merito alle tesi ora ricordate espri-

¹² GOLDSCHMIDT, *op. cit.*, p. 270.

¹³ SCHUPFER, *Il diritto delle obbligazioni nell'età del risorgimento*, II, Torino, 1921, p. 273.

¹⁴ SCHUPFER, *op. cit.*, p. 197.

¹⁵ SENIGALLIA, *Il prestito a cambio marittimo*, negli Atti del Convegno Internazionale di Studi Storici del diritto marittimo medievale, I, Amalfi, 1934, p. 187.

meva la sua perplessità sia per la non documentabile influenza della *wadia* germanica, sia per la possibilità di scorgere nell'evoluzione dell'istituto le premesse del « bodemery » della prassi mercantile delle regioni nordiche¹⁶.

Sotto certi aspetti le perplessità del Senigallia si riallacciavano al pensiero del Bonolis, che criticando le posizioni del Bensa¹⁷ e del Salvioli¹⁸, anche loro propensi a vedere nel prestito marittimo medievale caratteristiche non riconducibili alle tradizioni romane, aveva ritenuto necessario distinguere due aspetti dell'istituto: il prestito volontario e il prestito necessario¹⁹.

Le due categorie, che vennero assunte e condivise anche dallo Zeno, avrebbero presentato evoluzioni diverse²⁰.

Il prestito volontario si sarebbe trasformato per eludere i divieti delle usure in figure negoziali più complesse e meno esposte alle censure canoniche.

Il prestito necessario avrebbe subito una evoluzione più uniforme, proprio perché vincolato alla « res pignorata » speciale, la nave, le merci e successivamente l'intero carico. Prestito che godeva di tale privilegio perché la causa negoziale era determinata dalla « necessità » di far fronte ai bisogni della navigazione. Infatti, dice il Bonolis « più che di un contratto totalmente nuovo si dovrebbe parlare di trasformazione e di evoluzione sia pure profonda degli istituti romani » e aveva cura di precisare « che il mutuo per le necessità della nave » si sarebbe trasformato da mutuo semplice in mutuo condizionato « venendo ad acquistare i caratteri del cambio marittimo »²¹.

Anche in questo caso come spesso accade quando ci si ripropone l'esame dei temi già affrontati dalla storiografia passata, ci

¹⁶ Istituto già descritto dal Grozio appare con più chiarezza esposto dal Bynkershoek che ne fa risalire le origini al « foenus nauticum » e la più complessa evoluzione, sensibilmente diversa dalla concezione romana ad un periodo successivo al 1600: BYNKERSHOEK (van), *Quaestiones iuris privati*, in *Opera omnia*, per Bousquet et Chapnis, Coloniae Allobrogum 1761, L. III, Cap. XVI, fo. 377 ss.

¹⁷ BENZA, *L'assicurazione nel Medio Evo*, doc. VII pubblicato nell'Appendice.

¹⁸ SALVIOLI, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, Bologna, 1884, pp. 217 ss.

¹⁹ BONOLIS, *op. cit.*, p. 476.

²⁰ ZENO, *Storia cit.*, p. 314.

²¹ BONOLIS, *op. cit.*, p. 488.

troviamo di fronte a quella situazione contro la quale più volte e giustamente ci ha prevenuto il Cassandro, esortandoci a non considerare la storia delle istituzioni giuridiche come un processo di nascita sviluppo e senescenza di esse, con la pretesa di rintracciarne le sfilacciate appendici in situazioni nuove che nulla hanno in comune con l'istituto che sembra averle generate.

Quindi apprezzando l'avvertimento, che facciamo nostro, lasceremo da parte queste discutibili diatribe sulle derivazioni e le influenze, e coglieremo dagli autori che abbiamo ricordato la grande verità, da essi stessi affermata, in ultima analisi, e sulla quale tutti concordano: fu la prassi mercantile marittima la vera protagonista di quegli anni fecondi, che utilizzò, modificò, creò dove si rendeva necessario, genialmente quelle forme nuove che ben si adattavano alle necessità del momento.

3. *La clausola pignoratizia.*

La trasformazione delle tradizioni giuridiche precedenti venne dunque elaborata dal « mos mercatorum » vivificato dalla prassi mercantile marittima così attenta e pronta alla conquista di nuovi spazi. Le regole, più consapevoli, vennero dopo. Nell'alto medioevo fino al secolo tredicesimo le navi godevano di un equipaggio complesso che comprendeva armatori e mercanti, i quali partecipando alla vita di bordo avevano agio di constatare e provvedere anche a quelle necessità di ordine economico che potevano sorgere nel corso della navigazione. Dall'affare di lucro, alla situazione di necessità erano graduazioni di momenti complessi che richiedevano capitali e inventiva, risorse economiche e strumenti idonei. Dai documenti talvolta questa realtà traspare e si possono seguire con interesse i mezzi che le parti via via utilizzarono per affrontarla.

A Rialto il 9 giugno 1177 Romano Mairano « patronus » di una nave promette di restituire a Pietro Barbani una determinata somma di denaro tra due mesi, al ritorno dal suo viaggio per due località dell'Africa, Centa o Bugia, in alternativa. La nave descritta con ogni cura e con l'indicazione del Capitano che la guiderà sarà sottoposta parzialmente al pegno del creditore in garanzia dell'adempimento²².

²² SACERDOTI, *Le colleganze nella pratica degli affari e nella legislazione veneta*, in « Atti del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti » (1899-1900), t. LIX, p. II, p. 32 in App. I, Contratti n. 4 (cons. in estratto).

Sul credito grava la clausola del rischio: « *verum tamen superscriptum habere debet esse in tali tuo periculo maris et gentium quali erit superscripta navis cum toto habere quod erit in ea* ». Formula questa che non si discosta dalle abituali clausole aleatorie se non per l'aggiunta dell'indicazione della nave accanto all'*habere*²³. Ma è molto interessante la formula di garanzia pignorizia adottata dal Mairano in quanto il debitore impegna soltanto la quinta parte della nave stessa « *pro maiori autem firmitatem pono tali nexum fiduciae loco pignoris totam veram et integram quintam partem de tota superscripta mea nave cum toto suo sarcio et incarico cum omnibus suis habentiis et pertinentiis ad superscriptam partem intus et foris* ».

Il Bonolis esaminando il documento ritenne che qui poteva parlarsi di un prestito necessario, e che la somma mutuata fosse destinata alle spese necessarie per la navigazione, situazione questa costantemente prevista nelle fonti legislative²⁴.

In realtà il negozio che lega le parti è un vero e proprio prestito a cambio, e presenta tutte le caratteristiche di quello che può essere tranquillamente inquadrato nella categoria di una normale operazione di credito. Secondo l'autore ricordato sarebbe indizio della necessarietà della obbligazione il fatto che lo stipulante appare come il « proprietario » della nave e che lasci cadere il rischio proprio su parte del bene nel quale il danaro è stato investito, argomentazione che non appare sufficiente per giudicare al di là della lettura del documento l'effettiva utilizzazione del capitale mutuato.

Cosa invece che viene espressamente dichiarata il 23 ottobre 1308 da Bernardo Tivizia di Tortosa, « *patronus unius ligni de carico* » denominato S. Giorgio che riceve da Bernardo Arbus la somma di 9 libbre di denari genovesi « *in commanda convertendas in necessaria et reparacionem dicti ligni* » e si obbliga a farne restituzione non appena la nave vi giungerà. Onerando con « *ypotheca* » la nave e tutti i suoi beni²⁵.

²³ BARACCHI, *Le Carte del mille e millecento che si conservano nel R. Archivio notarile di Venezia*, Venezia, 1882.

²⁴ BONOLIS, *op. cit.*, p. 470.

²⁵ ZENO, *Documenti per la storia del diritto marittimo nei secoli XIII e XIV*, Torino, 1936, in *Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale Italiano*, XI, Torino, 1936, pp. 93-118, p. 138 a. 1309 e p. 157 a. 1303.

Formula questa che ricorda e ricorre anche negli studi veneziani del Besta e che appare frequente nella prassi veneziana²⁶, nella quale non soltanto la nave, ma anche tutta la merce ed il carico vengono dati in garanzia, se su entrambi viene investito il denaro. « *In tali periculo quali fuerat navis ipsa et totum aliud habere quod in ea juerit, a mare vel a gente* »: così si esprime Romano Mairano nella clausola del *risicum* prendendo a prestito da Domenico Natale una determinata somma di danaro e dando a garanzia del suo adempimento generale ipoteca, di nave e di beni al creditore²⁷.

Anche in questo caso come in quello precedente, nel quale il pegno viene limitato al quinto della nave, questa è posta accanto all' « *habere* » che viene sempre previsto nella normale clausola di rischio assunta dal creditore. Ma quello che appare più interessante nel documento veneziano del 1177, che abbiamo ricordato è la forma particolare e non molto diffusa nella prassi mercantile, più frequente invece nel pegno normale, poiché si legge che in caso di inadempimento il creditore avrebbe potuto disporre del pegno costitutivo « *nexum fiduciae loco pignoris* », secondo forme che ricordavano l'assunzione romana di pegno, ma con contenuti notevolmente differenti, tanto più che era previsto il patto commissorio che consentiva il trasferimento di ogni diritto e della titolarità del bene stesso a favore del creditore. Anche nella prassi genovese troviamo il pegno speciale accompagnato dal pegno generale sui beni del debitore previsto in caso di inadempimento, accanto a questo viene prevista talvolta anche la pena del *duplum* per l'inadempiente non diversamente da quanto appare in alcuni documenti veneziani²⁸.

Secondo una carta del 4 febbraio 1299 Giacomo di Monte Acuto « *patronus* » della nave S. Pietro promette di restituire a Guglielmo Satria²⁹, catalano, una certa somma di denaro obbligando « *specialiter... dictam navim cum corredis suis* » ed il 19 febbraio dello stesso anno Giacomo ricevendo « *ad risicum* » altro denaro da Guglielmo si obbliga a « *dare ad dictum risicum ad requi-*

²⁶ BESTA, *Diritto e leggi civili a Venezia*, pp. 142; 152; 158.

²⁷ BESTA, *op. cit.*, p. 158, documento del 1168.

²⁸ BONOLIS, *op. cit.*, p. 478 e p. 479, n. 4. Alcuni esempi in CHIAUDANO, *Il Cartolare di Giovanni Scriba*, Torino, 1935, in *Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale Italiano*, Torino, 1935, I doc. n. 365 e n. 438; II doc. n. 859, n. 917 e n. 1124.

²⁹ ZENO, *Documenti cit.*, p. 59 doc. n. 62.

sicionem et voluntatem suam, obligans ei dictam navim et omnia bona sua », estendendo quindi su tutta la consistenza dei suoi beni la garanzia pignoratizia concessa al creditore.

Per maggior sicurezza si ricorre dunque all'ipoteca generale sui beni esistenti, e talvolta anche sui beni futuri, e nell'uso la clausola viene inserita qualunque sia l'importanza dell'obbligazione. Questo non esclude che la garanzia contempra un oggetto preciso, che potrà essere direttamente offerto al creditore per soddisfarlo in caso di insolvenza.

Come si può notare lasciandoci via via alle spalle il periodo di formazione dei primi documenti il diritto reale di garanzia sulla nave si diffonde, come pegno speciale o accanto ad altri beni, col nome che è ibrido per l'epoca nella quale appare, di pegno e di ipoteca. Nell'uso la clausola si cristallizza in una formula che ricorre spesso in contratti stipulati per affari di mare.

Generalmente, quando la garanzia veniva concessa sulla nave, la clausola, spesso abbreviata nel cartulario del notaio, doveva leggersi « *sub ypotheca omnium bonorum habitorum et habendorum et specialiter dicte galee, corredorum et guarnimentorum omnium* »³⁰. In questi termini appare infatti in un lungo documento del 5 aprile 1337 pubblicato dallo Zeno, nel quale Daniorco Grimaldi ed Anfriono Maloncello dichiarano di ricevere « *ex causa naulizacionis* », un certo carico di merci dal palermitano Cossia Paruta.

I due « patroni » della nave danno ampia garanzia al creditore. Se oltre alla nave veniva data garanzia anche sul carico e sul nolo, il notaio aggiungeva: « *et tocius oneris supradicti et iuri nauli ipsius* »³¹. Gli esempi di questo tipo di annotazione appaiono frequenti anche nel libro dello scrivano della nave, che svolge la funzione di particolare responsabile sulla pubblicità e sulla documentazione delle operazioni inerenti alla vita della navigazione³². L'importanza che assume l'annotazione tenuta dallo scrivano appare e viene sottolineata dalla promessa che talvolta il debitore fa al creditore di far eseguire sul « *quaterno navis* » la notizia del vincolo di garanzia che grava sulle merci o su altro bene³³.

³⁰ ZENO, *op. ult. cit.*, p. 175 dov. n. 173.

³¹ ZENO, *op. cit.*, p. 181 doc. n. 175.

³² ZENO, *op. cit.*, docc. n. 176, 177, 179, 183.

³³ ZENO, *op. cit.*, p. 59.

4. *L'ipoteca sulla nave e il mutuo « necessario » contratto dal capitano.*

Dalla lettura dei documenti si ricava l'esistenza di una clausola di pegno o di ipoteca convenzionale che nasceva dalla normale stipulazione di mutuo, secondo gli aspetti contrattuali che esso assumeva nella libera volontà delle parti, che potrebbe configurarsi secondo la terminologia usata dal Bonolis e dallo Zeno come volontario — e non necessario —. La clausola contemplava la merce trasportata in tutto o in parte qualora lo stipulante era un mercante.

Ma a ben guardare a me sembra che il debito che gli autori ora ricorati hanno voluto chiamare « necessario » non presentava caratteristiche formali differenti, anche se il « *patronus navis* » lo aveva stipulato per sopperire alle necessità della navigazione, — e nemmeno può desumersi da un qualsiasi elemento che l'obbligazione venga sottratta alle normali condizioni del prestito marittimo. Mentre appare che un rilievo tutto particolare assuma questa figura di prestito necessario quando non è il « *patronus* » a contrarlo, ma il capitano della nave, spinto dalle necessità del momento, per riparare danni sopravvenuti alle imbarcazioni, o per affrontare spese di provviste o di stivaggio. Di questo però non si trova testimonianza nei documenti esaminati.

La situazione, già prevista dalle norme romane, era stata ricondotta nelle Norme del *Nòmos Rhodion Nauticòs* ad un più generale disciplina che contemplava il prestito marittimo, proprio perché fosse chiaro che anche il mutuo contratto per necessità di navigazione subiva le conseguenze del « *periculum maris* », perduta quindi la nave il debitore era liberato, riaffermando il carattere di condizione risolutiva dell'evento dannoso³⁴.

Un breve cenno di questa situazione, riferita al « *patronus* » è quella presente nelle disposizioni del cap. 31 degli Ordinamenti di Trani: « Proponemo et diffinimo... che ciascuno patrone di nave habbia libertà di riscuotere una nave, ò per fortuna di mare, ò per corsari; et se bisognasse danari habbia libertà di torli sopra di essa, et della nave sia buono guardiano et faccia quello che deve »³⁵.

³⁴ *Nòmos Rodition Nauticòs*, p. II c. 17 e c. 16, in ASHBURNER, *The Rhodian sea-law*, Oxford, 1909.

³⁵ Altre fonti normative ricordate dal BONOLIS, *op. cit.*, pp. 473 ss.

Tale possibilità doveva necessariamente trasferirsi anche al capitano verso la fine del secolo tredicesimo, allorché era divenuta meno frequente l'abitudine del mercante o dell'armatore di imbarcarsi. Di conseguenza il capitano prendendo a mutuo delle somme costituiva ipoteca sulla nave o su parte di essa, e con questa garanzia il creditore avrebbe potuto far valere i suoi diritti in caso di inadempimento, qualora si fosse verificato il salvo arrivo della nave nel porto di destinazione.

Si attuava in tal modo una sostituzione soltanto nella persona del debitore (*patronus-capitano*) e la clausola del rischio doveva adattarsi alla diversa situazione soggettiva del debitore e la condizione risolutiva del « salvo arrivo della nave in porto », riguardava un'imbarcazione ben determinata ed individuata che rappresentava nel negozio di garanzia condizionato l'unico oggetto sul quale il creditore poteva soddisfarsi, una volta che la condizione non si fosse verificata.

Sotto questa angolazione potremmo parlare di aspetti nuovi connessi alla figura dell'ipoteca navale, secondo la formulazione del Goldschmidt, che a ben guardare una volta ricollegati al soggetto che assume l'obbligazione — il capitano — inquadrano la veste giuridica diversa che il debitore assume nei confronti della « *res pignorata* ». Il proprietario della nave, nei documenti esaminati, offre al creditore beni sui quali gode della disponibilità e della titolarità, sta alle parti dunque definire i termini della garanzia per l'obbligazione contratta. Diversa posizione è invece quella assunta dal capitano della nave, il quale nel corso della navigazione si trova dinanzi a situazioni imprevedute che lo espongono a ricorrere a prestiti. Sotto questo aspetto potrà parlarsi — come voleva il Bonolis — di una evoluzione verso istituti più moderni tendenti a limitare la responsabilità del proprietario della nave nei confronti di obbligazioni contratte da terzi per necessità strettamente legate alla navigazione³⁶.

Le fonti normative già da tempo prevedevano una limitazione di responsabilità a carico dell'armatore in caso di mutuo contratto in corso di navigazione dal capitano secondo le forme e i limiti previsti dalla *negotiorum gestio*.

³⁶ BONOLIS, *op. cit.*, pp. 487 ss.

Ma nell'evoluzione della consuetudine marittima — subordinata come si è già detto al *periculum maris* — l'aspetto singolare è rappresentato dalla limitazione di responsabilità circoscritta all'oggetto — la nave o parte di essa — che viene offerto a garanzia dell'adempimento.

Di conseguenza l'ipoteca navale viene a configurarsi non soltanto con le caratteristiche tipiche della garanzia ipotecaria dell'epoca (come chiariva il Casaregis³⁷ ed il Binkershoeck³⁸: il possesso e il godimento lasciato al debitore, con la possibilità del patto commissorio in caso di inadempimento e dopo il mancato avveramento della condizione risolutiva), ma contiene altresì già chiari elementi che tendono a circoscrivere quantitativamente i limiti della responsabilità patrimoniale del proprietario del bene che non superano in concreto l'oggetto stesso fornito dal terzo a garanzia della sua solvibilità.

ADRIANA CAMPITELLI

³⁷ IO. LAURENTII M. DE CASAREGIS, *Discursus legales de Commercio*, Venetiis, 1740, t. I, disc. LXII, particolarmente al n. 10.

³⁸ BYNKERSHOEK, *op. cit.*, L. III, cap. XVI « De contractu qui dicitur Bodemery » fo. 377.