

## LA GENESI DEL CODICE PER LA VENETA MERCANTILE MARINA

1. La compilazione del Codice per la veneta mercantile marina fu deliberata in Pregadi il 16 marzo 1748 e affidata al Magistrato dei V Savi alla Mercanzia « di concerto con l'altro all'Armar ». Si voleva che « le ordinazioni tutte, quali in tempi lontani o vicini stabilite si fossero sul proposito della navigazione de' legni sudditi mercantili, raccolte stessero *in una sola terminazione* ».

Si ritiene ora che l'occasione di quel decreto del Senato venne da una lettera scritta il 1 settembre 1747 da ser Piero Andrea Capello, residente veneziano a Londra, ai Cinque Savi alla Mercanzia, e dalla scrittura che il 28 dello stesso mese questi Savi avevano redatto e sottoposto all'attenzione del Senato, formulando alcune proposte, che rispondevano alle preoccupazioni del rappresentante della Repubblica a Londra, manifestate quando la guerra di successione austriaca era agli sgoccioli e si profilava all'orizzonte la pace. In relazione a quelle preoccupazioni i V Savi alla Mercanzia proponevano la pubblicazione di un nuovo « proclama » che « assegnato un tempo proprio a' disertori di restituirsi o alle navi suddite, o alla loro patria, li esima da qualunque pena che fossero incorsi »: « spirato il qual tempo debbono intendersi soggetti a quelle ulteriori maggiori pene, che possono servire di emenda al reo e d'esempio agli altri »; consigliavano che si vigilasse sull'appartenenza effettiva delle merci imbarcate a sudditi di Paesi neutrali; che si facessero osservare i limiti del carico in relazione alla capacità della nave; e, infine, che si richiamasse all'osservanza la terminazione a stampa del 14 maggio 1728 che stabiliva limiti rigorosi alle « portate » dei marinai. Ma, quel che più interessa, è che essi informano il Senato che « meritando per altro d'essere la marinarezza riconcentrata in un dovuto contegno, si va da questo magistrato, *in ordine al preciso comando di Vostra Serenità, versando per comprendere in una terminazione regole tali onde la Marinezza divenga un aiuto*

*e non un peso esorbitante il negozio* ». E proseguivano: « Questa che per gli esami prestati può dirsi non molto lontana al suo compimento si è da noi ripigliata sotto l'occhio, sperando in breve di assoggettarla a Vostra Serenità ». Dunque, l'idea di raccogliere in una sola « terminazione » le norme di diritto marittimo non era nata nel cervello degli eccellentissimi senatori della Repubblica il 16 marzo del 1748, ma risaliva più indietro nel tempo, sicché si deve sciogliere quel nesso occasionale con la lettera di ser Piero Andrea Capello e le sue preoccupazioni londinesi. I Cinque Savi non soltanto avevano già avuto l'incarico di raccogliere *in unum* la legislazione marittima della Repubblica, ma l'avevano eseguito anche se non alla perfezione, visto che ora erano costretti a riprendere l'esame di un testo, che non doveva essere se non una bozza incompleta. Né la speranza di compier l'opera « in breve » com'essi dicono si realizzò, perché l'incarico dato o confermato ai Cinque Savi e ai Provveditori all'Armar, fu poi trasferito a un Collegio di nove senatori che concluse la sua opera con la redazione di un progetto completo, ma non ancora soddisfacente, se si sentì il bisogno di sottoporlo alla verifica di una Conferenza composta dai Cinque Savi alla Mercanzia, dai Provveditori all'Armar, da quelli d'Armata, dai Capitani delle navi ritornate, e poi, ancora di nuovo, ai Cinque Savi alla Mercanzia e soltanto ad essi.

Il 30 agosto 1786, questi finirono il loro lavoro che, approvato con decreto dell'Ecc.mo Senato il 21 settembre 1786, fu dato alle stampe con terminazione dei medesimi Cinque Savi del 26 settembre successivo, stampatori i notissimi stampatori ducali « li figliuoli del q. Zuan Antonio Pinelli <sup>1</sup>. A ricostruire le vicende di questa lunga elaborazione si sta dedicando Giorgio Zordan. Vi attende da tempo — egli scrive — e ha già esposto un primo risultato delle sue indagini (la situazione di partenza l'ha intitolato), sicché si può essere certi che non capiterà al suo lavoro il destino del Codice per la veneta mercantile marina <sup>2</sup>. Per ora qualche notizia, specie per l'ul-

---

<sup>1</sup> Codice / per la / Veneta / Mercantile / Marina / approvato dal Decreto / dell'Eccentissimo Senato / 21 settembre 1786 / MDCCLXXXVI / Per li figliuoli del Qu. Z. Antonio Pinelli / Stampatori Ducali.

<sup>2</sup> *Per uno studio sulla redazione del « Codice della Veneta Mercantile Marina »*. La situazione di partenza, estr. da « Atti e Mem. dell'Acc. Patavina di Sc. Lett. ed Arti » (XCI, III), Padova 1979.

tima fase dei lavori, si può attingere al noto scritto del Leicht dal titolo « L'elaborazione del Codice della Veneta Mercantile marina »<sup>3</sup>.

2. A quel nesso occasionale, che abbiamo dovuto in parte recidere, con la lettera ai Cinque Savi per la Mercanzia di ser Piero Andrea Capello, si è voluto aggiungere o sostituire un nesso storicamente assai più significativo, quello, voglio dire, con la ripresa del traffico mercantile veneziano, che, afferma ad esempio il Leicht, aveva avuto un notevole risveglio proprio nella seconda metà del Settecento. Che codesto risveglio vi sia stato, oppure non, si discute, come si sa, e c'è chi, contrariamente al Leicht, gli assegna una breve effimera stagione. Il che non toglierebbe, come ad esempio pensa il Zordan, che quel nesso ci sia stato in ogni caso, nel senso che un intervento legislativo può trovare giustificazione sia perché miri a sorreggere un traffico fiorente, sia perché, viceversa, miri a risollevare le sorti — oggi, bruttamente, si direbbe incentivare — di un traffico languente. Ma, posta così la questione, mi pare posta non esattamente, perché quel che è compito dello storico del diritto è di inserire nella restante storia e risolvere in questa il problema che lo travaglia, stabilendo così con gli altri aspetti della universale vita un nesso vitale, non già un rapporto causale. Ora, il traffico marittimo veneziano, ancora prima della metà del secolo, dà segni di una ripresa, che dura fino alla caduta della Repubblica. Non aveva torto il Marin, quando nell'ottavo volume della sua « Storia civile e politica del commercio de' Veneziani » scrittà allorché, caduta la Repubblica, divenne archivista (1798-1805), affermava paradossalmente, per chi vede nel Settecento veneziano soltanto l'età del declino e morte della Repubblica, che, a ben considerar le cose, lo stato della marina e del traffico mercantile alla fine del secolo, non era diverso da quello descritto nel 1423 nell'orazione famosa di Tommaso Mocenigo. Ma, bisogna aggiungere, diverse erano le strutture dell'economia vene-

---

<sup>3</sup> P. S. LEICHT, *Scritti vari di storia del diritto italiano*, II, 1, Milano 1948, pp. 274-80. Si possono vedere anche M. CHIAUDANO, *Codice per la veneta mercantile marina*, in « Nuoviss. Dig. italiano », III, Torino 1964, 397-8 e N. BONORA, *I caratteri della codificazione del diritto marittimo operata nel 1786 dalla Repubblica veneta*, in « Il dir. mar. », LXXXI (1979) III, pp. 456-462.

ziana. A dir del Lane, la città che si poteva definire una città industriale nel sec. XVII, aveva ceduto il posto per questa parte alle terre del Dominio di Terraferma, le quali andavano accrescendo la produzione di prodotti tessili e di prodotti metallurgici, e sviluppando la loro agricoltura, sicché Venezia da importatrice si fa esportatrice di fagioli, riso, granturco e frumento. Gli investimenti in terraferma, iniziati già nel sec. XVI e condotti avanti con impegno maggiore nel secolo seguente e in questo secolo XVIII con tecniche nuove, davano così i loro frutti. La funzione principale di Venezia divenne dunque quella di emporio marittimo e commerciale di questo *hinterland* e di sede dei traffici col Levante e col Ponente, che vennero, questi ultimi, crescendo di importanza rispetto ai primi. Dice argutamente il Lane che, se Venezia non tornò ad essere la città di marinai che era stata nel Duecento, le trasformazioni che si sono viste nel tessuto produttivo della Repubblica comportarono uno spostamento nella popolazione dagli artigiani ai marinai. I censimenti riferiti dal medesimo Lane registrano un numero sempre crescente di questi ultimi. Nel 1766-70 se ne contavano 2200 (senza mettere nel conto i pescatori e i barcaroli), nel 1770 4500. E bisogna tener conto di quelli, e non erano pochi, che vivevano nella Laguna, nell'antico Dogado, cioè, che andava « a Grado usque od Caput aggeris ». Durante la guerra di indipendenza americana il console francese informava che i marinai veneziani erano 7250 e che ben 3000 erano arruolati nella flotta britannica: disertori, come al tempo di ser Piero Andrea Cappello, allettati dalle paghe inglesi, o non disertori che fossero. A spingere di nuovo i veneziani sul mare concorsero anche le guerre del Settecento, da quella di successione di Spagna passando attraverso quella di successione polacca e quella austriaca a quella dei Sette Anni, e poi a quella anglo-americana e infine a quelle russo-turche del 1768-74 e del 1787-92. La neutralità, così difficile da osservare per un paese disarmato, aveva questo lato positivo e giovò al traffico veneziano, anche se occorreva molta abilità per destreggiarsi fra i contendenti e per parare i colpi che questi inferivano al traffico dei Paesi terzi. Giovò, pure, a Venezia la Rivoluzione francese che vide il declino del traffico marittimo di quella Nazione, segnatamente nel Levante, dove la Repubblica riconquistò, a spese proprio dei francesi, il primo posto.

Non a torto il Lane collega con questa ascesa del commercio marittimo i patti che finalmente Venezia s'indusse a stringere durante la guerra dei Sette Anni coi paesi barbareschi, acconciandosi a

considerare quelle Reggenze come soggetti di diritto internazionale<sup>4</sup>. Come leggo nella storia del Cessi<sup>5</sup>, la missione del Console Gaetano Gervasoni nel 1762 ad Algeri si allargò poi a Tunisi, a Tripoli, al Marocco e portò alla conclusione di accordi con Tunisi ed Algeri nel 1763, con Tripoli nel 1764, e col Marocco nel 1765, accordi che garantirono esenzioni fiscali, sicurezza e incolumità al traffico veneziano, il « privilegio giurisdizionale » per i sudditi della Repubblica e via enumerando. Venezia, dal canto suo, in compenso degli onori militari resi alla bandiera veneziana con 21 salve all'ingresso nei porti barbareschi, si impegnò a corrispondere un'indennità annua che variò tra i 15 e i 50.000 zecchini, tributo che il Lane ritiene certamente inferiore ai danni che i pirati annidati nei porti dell'Africa del Nord arrecavano al traffico. In connessione con questa crescita del traffico marittimo è il ritmo più vivace delle costruzioni navali. Dalle 60-70 navi registrate nel 1769 si passa nel 1775 a 238 unità classificate come navi e a 309 nel 1794, senza considerare le unità minori. Il Lane, che in fatto di navi veneziane sa tutto, afferma a questo punto che niente assicura che si usassero criteri costanti per classificare un'unità come « nave ». Nel Settecento, tuttavia, è sicuro che ci fosse un numero minore di grosse navi che non nel Cinquecento, se si classificano come « grosse » le navi da 240 tonnellate in su. « Ma — e sono parole dell'illustre storico americano — questo non fu un segno di inferiorità veneziana: in tutti i porti avvenne lo stesso. Anche se i cambiamenti dei tipi di nave e delle unità di misura rendono incerte le dimostrazioni statistiche, sembra probabile che nel 1783, al culmine di questo *boom*, il tonnellaggio che transitava per il porto di Venezia fosse maggiore di quello che era mai stato in mille anni di storia della città ».

Il Cessi che, come si sa, descrive un quadro assai meno roseo della situazione veneziana, e dà di taluni eventi sopra mentovati un'interpretazione diversa da quella esibita dal Lane, afferma tuttavia che « vent'anni di politica concordataria con le Reggenze barbaresche non furono infruttuosi ». Un bilancio istituito dai Cinque Savi nel 1787 afferma che ne derivò un considerevole risparmio per l'Erario e un incremento non disprezzabile al commercio e alla navigazione. Le cifre che si ricavano da questo « bilancio »

---

<sup>4</sup> F. C. LANE, *Storia di Venezia*, tr. it. s.l. n. d., ma Torino 1978, pp. 383, 451, 457, 463, 467, 479, 482, 487-93.

<sup>5</sup> V. *infra*.

sono diverse da quelle esibite dal Lane, ma anche più confortanti. Le navi che prima della pace erano quaranta, sono salite nel 1774 a 303, e infine a 405. I noli, in soli 4 anni, fruttarono 189.000 ducati, mentre negli anni precedenti erano stati pagati prevalentemente a navi straniere. Le costruzioni marittime raggiunsero le 208 navi, e il numero dei marinai impiegati passò da 1420 a 6000. Anche se il Cessi pensa che l'ottimismo del 1787 vada attenuato, come il pessimismo del periodo antecedente ai trattati, mi pare che si possa ritenere che la ripresa veneziana non fu effimera né occasionale, ma coprì, pur ovviamente con inevitabili pause, l'intero arco del secondo Settecento<sup>6</sup>.

3. In questo quadro dunque si colloca il Codice per la veneta mercantile marina. L'accrescersi delle costruzioni navali e l'aumento del traffico, fecero sorgere non tanto l'esigenza di un nuovo e diverso regolamento di quello che gli antichi chiamavano il *factum navium*, ma piuttosto l'altra di reperire raccogliere e ordinare gli antichi regolamenti, gli usi che si erano ormai consolidati, le modifiche che gli istituti avevano subito nel corso di uno svolgimento plurisecolare. Se il Sandi si lagnava che Venezia fosse priva di uno statuto nautico, non è esatto cavarne che mancassero le norme regolatrici della navigazione. Lascio stare qui se sia esatta la tesi, che il Leicht fa propria, che agli statuti del Tiepolo e dello Zeno fosse stata tolta efficacia, o se non sia vera piuttosto l'altra che fossero stati mutati dalla legislazione successiva segnatamente le norme che potremmo qualificare di diritto pubblico, che ne costituivano forse la parte maggiore, e trapassati per il resto in consuetudine. Sta di certo che il diritto veneziano non si può ridurre alle *additiones et correctiones super statutis navium et navigantium* che Andrea Dandolo inserì nel VI libro degli Statuti veneziani nel 1353, e alle poche altre parti del Maggior Consiglio o del Senato, che gli ignoti Compilatori del *Novissimum statutorum ac venetorum legum Volumen* del 1728 inserirono nella loro raccolta. C'era ben altro in giro e fa bene il Zordan a formulare un lungo elenco di magistrature

---

<sup>6</sup> R. CESSI, *Storia della Repubblica veneziana*, II, Milano-Messina 1946, pp. 245-48. Di «decadenza irreparabile» di Venezia, «già così importante nella vita commerciale europea» parla M. S. ANDERSON, *L'Europa nel Settecento (1713-1783)*, tr. it., Milano 1974, pp. 80-1 e 275-6, dove è tracciato un rapido quadro del generale declino della Repubblica.

veneziane, dotate di potere normativo anche nel campo della navigazione, e che codesto potere esercitarono a volte in maniera contraddittoria e all'insaputa l'una dall'altra: di che è insigne esempio la terminazione alla quale fa riferimento il Capello, l'ambasciatore a Londra più volte ricordato in queste considerazioni, e che i V Savi alla Mercanzia ignoravano che esistesse e presumevano che potesse essere stata emanata dai Provveditori all'Armar. Per sapere bene come stessero le cose e quale di conseguenza fosse il diritto marittimo effettivo di Venezia occorrerebbe esaminare i ricchi archivi di queste magistrature. Un auspicio che in termini analoghi formulò il Leicht e che va qui formulato di nuovo.

4. Il diritto marittimo di Venezia aveva vissuto la sua vita e dunque si era venuto svolgendo e modificando da quello che era nel medioevo. Tuttavia un confronto tra il diritto di quel tempo, che altrove ho ricostruito sulla base degli statuti dello Ziani, del Tiepolo, dello Zeno, tutti del sec. XIII, e sulle *additiones* del Dandolo del secolo successivo, nonché della ricca documentazione di cui disponiamo per quei secoli<sup>7</sup>, e quello del Codice porterebbe a riconoscere molti ed essenziali tratti comuni tra il vecchio e il nuovo. Naturalmente questo raffronto non posso farlo ora. Preferisco piuttosto, rapidamente, mostrare le differenze tra quel vecchio diritto e questo diritto nuovo con tanta fatica raccolto nel Codice, limitando la mia indagine, visto che la storia è soprattutto storia di uomini, alle persone che prendevano parte al *factum navium*. Una prima differenza e fondamentale si coglie nella figura del capitano o patrono confrontata che sia col *nauclerius* delle vecchie fonti. Laddove quest'ultimo, infatti, era un membro soltanto del *regimen navis* composto oltre che da lui da tre mercanti e da un padrone, il capitano è viceversa ora « la prima figura (della nave) » — questo è il termine che adopera il Codice —, alla quale viene affidato il bastimento ed appoggiato il comando e la direzione del carico del medesimo » e alla quale tutti gli altri devono obbedienza. La patente *regia* senza la quale non è possibile intraprendere il viaggio è rilasciata a lui dopo che, per altro, abbia superato una prova della sua abilità davanti al Maestro di Nautica e a due provetti Capitani designandi dai Cinque Savi alla Mercanzia, e

---

<sup>7</sup> G. CASSANDRO, *La formazione del diritto marittimo veneziano*, ora in « Saggi di Storia del diritto commerciale » Napoli 1974, pp. 319-353.

sempre che in lui ricorrano il requisito della sudditanza veneta e dell'ininterrotto servizio per otto anni sul mare sopra pubblici o privati bastimenti; e l'altro dell'età, non inferiore ai ventiquattro anni. Il Romanelli che ha tradotto da ultimo in chiave moderna gli istituti del diritto marittimo veneziano non esita a parlare del capitano come di una sorta di amministratore o direttore generale della impresa nautica, formata da più parcenevoli in forma di comproprietà-società, la cui costituzione avverrebbe normalmente con la costruzione della nave, alla quale seguirebbe una fase (o procedimento) di costituzione dell'organismo sociale: una fattispecie, dunque, a formazione successiva<sup>8</sup>. Io andrei più cauto su questa via. Non che la teminologia moderna non possa essere adoperata dallo storico per raffigurare un antico istituto giuridico o un antico contratto: anzi, a rigore, questa dirò così traduzione in termini moderni di una realtà antica è il modo di lavorare dello storico per rendere comprensibile il passato. Ma con l'avvertenza che questa *traduzione* non alteri la realtà storica, sovrapponendo ad essa, non osservando l'aureo precetto vichiano, concezioni che sono soltanto nostre. Ora, un certo vincolo sociale mi pare sussistesse già *ab initio* tra coloro che commettevano al « proto » la costruzione di una nave; né ci sono ragioni per ritenere che la società già sorta tra essi, si perfezionasse, una volta costruita la nave e iniziata la gestione dell'impresa marittima (che poteva anche essere ceduta a un noleggiatore). Vero è che il codice impone ai parcenevoli soltanto due atti: uno col quale essi commettono al *proto* la costruzione della nave, l'altro col quale accertano le rispettive quote di proprietà della nave (carati) fondamento del diritto e delle obbligazioni di ciascuno di essi. Ma non mi pare che contrastino con la tesi che qui si sostiene. Né il capitano (al quale è affidata la nave e « appoggiato » il comando) assume la figura dell'amministratore o direttore generale dell'impresa nautica. Egli si trova, viceversa, in una situazione giuridica peculiare, e che gli deriva dall'ordinamento fonte principale dei suoi diritti, delle sue facoltà e dei suoi doveri, situazione, appunto per questo, non riconducibile sotto quella ipotizzata dal Romanelli.

---

<sup>8</sup> G. ROMANELLI, *L'impresa nautica come comproprietà - società dei parcenevoli*, in « Il diritto marittimo » fasc. 3-4, 1979, pp. 463-470.



Checché sia di ciò, cosa certa è che il capitano arruola l'equipaggio e stabilisce gli « accordi » con scrivani nocchieri marinai e mozzi, col consenso tuttavia dei percenevoli; lo presenta alla *rassegna* davanti ai Cinque Savi della Mercanzia; stringe contratti di noleggio; contrae prestiti a cambio marittimo ossia a rischio di mare sulla nave e sul carico; e può in caso di necessità vendere addirittura le merci che trasporta; responsabile del carico, tiene, o fa tenere dallo Scrivano, « una fedele ed esatta scrittura di tutti i costi e spese occorse nel viaggio per i bisogni del bastimento, dell'equipaggio, di porti e di consolati », nonché un esatto giornale nautico in cui segnerà « le direzioni le corse le scoperte e tutti gli avvenimenti anche più minuti » del viaggio.

Dell'antico governo collegiale della nave non è rimasta traccia se non forse nel fatto che per taluni di codesti atti straordinari come la stipulazione di contratti a cambio marittimo o la vendita di mercanzia, il capitano deve ottenere il consenso del pilota e del nocchiero, degli ufficiali della nave e dello scrivano, o nell'altro che, sia pure quando lo crede, deve « consigliarsi anche e concertare le proprie direzioni nelle strane combinazioni del Mare con i più provetti ed anziani dell'equipaggio e ciò massime nei viaggi di lungo corso, all'ora di mezzogiorno e tutte le volte che riputasse necessario » (parte I, tit. II, art. 29), o infine nell'altro che il suddito, che avesse interesse in alcun bastimento, sempre che sia in possesso dei requisiti riferiti di sopra, deve essere preferito a ogni altro nella nomina a capitano, residuo del tempo nel quale il capitano era di solito anche, come poi si disse, parcenevole, proprietario di una parte o quota o carato della nave. E qui si può far punto rinviando al testo del Codice che, stampato come fu in numerosissime copie, non è di difficile reperimento, e alla ricostruzione delle principali materie in esso regolate che ne hanno fatto il Romanelli e i suoi allievi<sup>9</sup>; e a un mio scritto dirò così più disteso che mi propongo di dedicare a questa parte delle mie « considerazioni ».

Mi preme dire piuttosto qualche cosa dello scrivano, la importanza del quale e la figura sua quasi di pubblico ufficiale, o addirittura di rappresentante del Comune, ho messo in luce nel mio lavoro sulla formazione del diritto marittimo veneziano, che mi sia consen-

---

<sup>9</sup> *Aspetti del Codice per la veneta mercantile marina del 1786*, in « Il diritto marittimo » 1979, fasc. 3-4, pp. 455-82 e 645-668.

tito di citare ancora una volta. Codesta figura non si attaglia più allo scrivano settecentesco: e gli aspetti « pubblicistici », se posso dir così, che lo connotavano nel Medioevo, si sono scoloriti o cancellati. Di contro è aumentata la sua importanza a bordo.

È, per adoperare la terminologia del Codice, la seconda figura dell'equipaggio, una sorta del moderno secondo, perché, oltre a svolgere le funzioni tradizionali di tenere esatta nota in un registro di tutto ciò che entra o esce dalla nave: mercanzie e uomini, ha la facoltà di rogare in mare aperto i testamenti di quelli che viaggiano sulla nave e prende addirittura il posto del capitano in caso di malattia o di morte di questo. Perciò gli si chiede il possesso di un bagaglio di conoscenze tecniche. Del che è conferma la circostanza che, se il capitano lo consente, si possono concentrate in lui le funzioni di scrivano e quelle di pilota.

Due figure nuove rispetto alla composizione dell'equipaggio delle galere e delle cocche del sec. XIII, sono quella del nocchiero, al quale spetta, alle dipendenze, s'intende, del capitano, la soprintendenza dell'intero allestimento e carico del naviglio, nonché « l'incombenza che la zavorra sia ben riposta e il carico compartito in modo che succeda il bilanciamento tanto necessario del bastimento ».

Nonostante il Codice ne tratti al titolo settimo: dopo, cioè, il nocchiero (al quale dedica il titolo IV), il pilota è una « figura » di grande rilievo nell'equipaggio, perché, ferma restando la direzione e il governo della nave nelle mani del Capitano o Patrone, il Pilota è il tecnico del mare e della navigazione. Perciò è soggetto a una prova di capacità, davanti ai Provveditori all'Armar con l'intervento del Maestro di Nautica e di due provetti Capitani o piloti scelti da quel Magistrato, ai quali dovrà provare quali viaggi abbia fatto e di quale durata, in qual grado abbia esercitato la professione della Marina e dovrà rispondere ai quesiti teorici e pratici che gli saranno posti dal maestro di nautica alla presenza dei due capitani o piloti: e questi tre gli rilasceranno, se avrà superato la prova, « fede giurata », che sarà custodita presso il Magistrato all'Armar. Seguito l'accordo col capitano, il pilota deve esibire a costui « le carte idrografiche e marine ridotte e piane, quartier di riduzione ed altri strumenti e libri relativi alla professione nautica ». Deve tenere un giornale nautico nel quale annota i dettagli tecnici della navigazione (rotte, distanze, latitudini, longitudini, variazioni della bussola, corso delle acque ecc. ecc.): del qual registro, tornato che sia a Venezia, dovrà consegnare una copia ai parcenevoli e un'altra al Magistrato

all'Armar « da cui sarà poi fatta passare al maestro di nautica per lume ed esercizio della sua scuola ».

I marinai vengono « regolati », per dir così, prima dello Scrivano del nocchiero e del pilota nel titolo IV della parte I del Codice. Il marinaio è arruolato dal capitano, che stabilisce con lui un *accordo*, come con gli altri membri dell'equipaggio (scrivano, pilota, nocchiero, ufficiali) accordo che stabilisce i patti dell'arruolamento, la retribuzione (l'antica *marinaricia*) che gli è dovuta o, quando naviga alla parte, le condizioni relative; e questa volta l'accordo deve essere in forma scritta a pena di nullità.

Tre problemi mi pare preoccupino il legislatore veneziano a proposito dei marinai: che osservino una rigorosa disciplina a bordo e a terra nei porti stranieri; che non disertino; che non esercitino il commercio per conto loro. Che gli equipaggi non fossero un modello di disciplina risulta da varie fonti, in prima da quella lettera dell'ambasciatore a Londra che dette l'avvio, secondo taluni, alla lunga opera di compilazione del Codice, ma soprattutto da una norma che si legge nel Codice stesso, la quale riconoscendo al Capitano il potere di mettere ai ferri il marinaio che abbia commesso reati, i più vari, che vanno dall'ammutinamento al furto, aggiunge, per altro, che ciò va fatto quando non comporti rischi di ammutinamento: nel quale caso appena giunto in porto suddito deve ricorrere « con le possibili prove alle pubbliche cariche », e nei porti esteri ai Consoli della Nazione e anche al governo locale e procurare poi che siano inviati a Venezia « all'obbedienza del Magistrato all'Armar ».

Che poi fossero contrabbandieri famosi lo afferma il Lane; e la conferma, anche qui, è nelle disposizioni del medesimo codice, che per evitare questo contrabbando, stabilisce nella parte seconda una serie di misure sulle *portate grazie e mesa* dei marinari, che consentono a questi di trasportare senza pagare nolo e senza pagare dazi una limitata quantità di certe specie di merci (carne salata, vino e formaggio che è propriamente la « portata privilegiata dei marinari ») o di introdurre in franchigia merci, quali che siano, nei limiti di valore di dieci ducati (denominata « Grazia pubblica ») e olio per il valore di sei ducati (grazia dell'Oglio). Questi « privilegi » sono accordati anche ai capitani e in misura maggiore. Così essi possono a titolo di portata trasportare merci ragguagliate all'1% « sopra la tenuta del Bastimento senza alcun pagamento di Nolo ». Ma, ch'è più, hanno libertà di esercitare il commercio, col limite tuttavia della

facoltà riconosciuta ai parcenevoli « ai quali siccome ad ogni altro che noleggiasse per intiero il Bastimento sarà sempre riservata la facoltà di escludergli quella merce che credessero non conveniente per loro interesse ».

5. Non mi proporrei il problema della classificazione del Codice, se cioè esso sia da ricomprendere tra le consolidazioni (pubbliche) o tra le codificazioni. Non che la individuazione di queste due categorie di compilazioni normative non sia, in linea di principio, esatta e non abbia giovato a mettere ordine e chiarezza nella ricostruzione storica delle compilazioni e raccolte di leggi, e abbia o dovrebbe aver cacciato dall'uso la insignificante denominazione di « tentativi di codificazione », che altro appunto non sono se non consolidazioni<sup>10</sup>. Tuttavia il mio amico Viora<sup>11</sup>, che formulò quella classificazione poi del resto generalmente accettata, non me ne vorrà se io dico che questo Codice per la mercantile marina veneta non si presta a essere inquadrato in una delle due categorie sopra mentovate. Si troverebbe a disagio tanto nell'una quanto nell'altra. È più utile e soprattutto risponde meglio all'obbligo dello storico di vedere cosa in effetti fu. Intanto, un certo credito bisogna pur che lo diamo ai Cinque Savi alla Mercanzia che nel presentar l'opera compiuta al Doge la definirono « una collezione depurata della più o men remota legislazione di Vostra Serenità sopra quest'argomento, con l'aggiunta di qualche nuova o variata regola e disciplina sempre però fondata sui principi dello Jus commune, sopra il più universale consenso delle più accreditate marine Potenze d'Europa, adattata e corrispondente alle circostanze e convenienze presenti della Veneta mercantile Naviga-

<sup>10</sup> Di un « processo di precodificazione parla, con riferimento anche al nostro codice, G. TORELLO, *Storia della cultura giuridica moderna*, I, *Assolutismo e codificazione del diritto*, Bologna 1976, pp. 539-40. Sulla forma estrema della legislazione dell'Ancien Régime (è il termine adoperato) si può vedere anche G. IMMEL, *Typologie der Gesetzgebung des Privatrechts und Prozessrechts* in « Handbuch der Quellen und Literatur der neueren Privatrechtsgeschichte », II, 2, München 1976, 79-83 che individua tre gruppi di leggi: *Kompilationem*, *Statuten*, *Interpretationsgesetze*. Al primo gruppo assegna le *Ordonnances* di Luigi XIV e di Luigi XV. Del Codice non fa parola. Ne riassume, viceversa, rapidamente il contenuto S. LAMMEL, *Die Gesetzgebung des Handelsrecht*, nell'Handbuch II, 2 *cit.* (pp. 956-7) e lo definisce « ein systematisches Seerechtsgesetzbuch ».

<sup>11</sup> *Consolidazioni e codificazioni*, Torino 1967.

zione e Commercio, conservando illeso alle varie rispettive Magistrature l'esercizio delle diligenti loro applicazioni e spiegazioni assegnate e disposte dalla pubblica autorità nei vari argomenti alle medesime demandati ». Nient'altro dunque che una raccolta delle norme già promulgate sulla materia della navigazione e del Commercio, ma con l'aggiunta di norme nuove, non inventate tuttavia di sana pianta, ma ricavate dai principi del diritto comune (senza qui entrar nel merito: direi che diritto comune è il diritto generalmente osservato in Europa nella materia della navigazione) e sul consenso delle più accreditate potenze marittime europee. Ma quale che sia stata la fonte delle regole sistemate nel codice, è da notare che tutte novano la fonte di validità, che ormai riviene loro dall'essere inserite nel Codice che si pone ora come unica fonte del diritto veneziano della navigazione. Anche qui sentiamo quel che ne dicono i Cinque Savi in una terminazione del 26 settembre 1786 pubblicata in fondo al Codice. Dicono che il Codice « debba... considerarsi ed essere riguardato universalmente da ogni classe di persone e da ogni individuo nello stesso contemplato, come l'unica legge e norma in tutte le circostanze ed operazioni espresse nel medesimo ». Tutto ciò tuttavia non consente di concludere, come già concluse il Leicht e altri dopo di lui, che si trattò di un codice « nel senso odierno della parola », « cioè di un'opera legislativa costruita *ex novo* sia pure tenendo conto dei precedenti, ma rielaborandoli in modo indipendente ». Nemmeno la divisione in parti (che potrebbero assimilarsi ai libri dei codici moderni) e di queste in titoli e di questi ultimi in articoli può indurre a una conclusione siffatta, perché codesta divisione è lungi dal ridurre a sistema le norme raccolte nel codice: questo sì, a mio avviso, un elemento caratterizzante delle codificazioni moderne. La ripartizione della materia non risponde nemmeno a quella gaiana alla quale si guardava da molti compilatori di leggi nel Settecento (*personae, res, actiones*). Se si può dire, infatti, che la parte prima — fatta eccezione del titolo I (fabbrica dei bastimenti) attiene ai soggetti del negozio marittimo (l'equipaggio della nave e i proprietari-armatori), non si può dire che la parte seconda attenga alle cose, giacché questa contiene titoli che si riferiscono ancora ai soggetti della nave (tit. III Grazie, Portate e Mesa dei Marinari; tit. IV. Accordi Paghe panatiche dei marinai; tit. V. Rassegne; gli altri titoli regolano *res incorporales* e cioè i contratti a cambio marittimo (II), le sicurtà (VI), i naufragi (VII) i Getti (VIII), le Prove di Fortuna (IX) e le Avarie (X). E infine la terza parte regola materie diverse tra loro come

le polizze di carico e i noleggi (che avrebbero trovato migliore collocazione nella parte II), gli Ammiragli dei Porti del Lido e di Malamocco (IV), i piloti d'Istria (V), i Testamenti e successioni di quelli che muoiono in mare (VII), la zavorra (IX) e la navigazione limitata (X): che si contrappone all'altra dei bastimenti che, « coperti da regia Patente », « possono intraprendere qualunque navigazione di lungo corso o illimitata » e si svolge con regole diverse « secondo la diversa situazione delle Suddite provincie » ed è perciò divisa in tre classi: I) Chiozzoti, Palestrinotti, Zuecchini ed altri nel conterminare della Laguna; Istriani e del Quarner; Dalmatini e quei dell'isole e scogli adiacenti alla Dalmazia; II) Bocchesi che comprende i navigli del canale di Cattaro e della Veneta Albania; III) Isolani e altri sudditi del Levante.

6. Non mi proporrei nemmeno il problema dell'efficacia che sulle compilazioni legislative del Settecento avrebbero esercitato le teorie che intorno al diritto maturarono tra Sei e Settecento, giusnaturalistiche e illuministiche, e più specificamente se fu la concezione volontaristica (Pufendorf, Thomasius) o l'altra razionalistica (Leibnitz, Wolff) ad avere la meglio, perché non mi pare che l'ambiente culturale e la classe dirigente veneziana fossero impegnati in siffatti dibattiti. Dice Cessi: « Il blando riformismo italico e straniero, le dottrine dell'illuminismo non avevano sedotto lo spirito veneziano anche se avevano indotto una giustificata curiosità... La cauta tolleranza concessa dagli organi politici e le simpatie esercitate nei circoli intellettuali non significavano consenso o adesione a principi e a massime che non sembravano adattarsi al temperamento spirituale indigeno. La società veneziana fu apatica o ironicamente ostile al movimento intellettuale d'Oltralpe »<sup>11</sup>. E mi pare che dica bene. La preoccupazione che dominava era quella di non mutare le strutture costituzionali e giuridiche della Repubblica. Ne è conferma il modo col quale si conclusero gli episodi, nient'affatto rivoluzionari, del resto, dell'Avogadore Angelo Querini e di Giorgio Pisani procuratore di San Marco. Carlo Lodoli, il personaggio del quale il Venturi ha tracciato

---

<sup>12</sup> O. c., p. 260. « ...nessun governo europeo manifestò minore simpatia per le concezioni illuministiche di quello di Venezia »: così M. S. ANDERSON, *L'Europa nel Settecento cit.*, p. 275.

un profilo suggestivo, e che fu per un certo periodo di tempo l'educatore della gioventù aristocratica veneziana, secondo narra uno dei suoi scolari, Andrea Memmo, sapeva bene che non gli era lecito « far perdere troppo tempo » ai suoi allievi « nelle scienze e in altre cognizioni men necessarie di quelle che in Venezia ben tosto esigonsi per il governo della patria ». Cominciava il suo insegnamento di diritto con Pudendorf e Cicerone, col diritto di natura e delle genti, ma passava rapidamente allo studio delle pubbliche istituzioni, di quelle del commercio e dell'agricoltura ancora, tanto necessaria da sapersi da quelli che dovevano diventare un giorno capi per lo più di grandi famiglie. Sicché oggetto precipuo del suo insegnamento erano il diritto dei veneziani, « le patrie costituzioni », come dice il Memmo, per illustrare le quali il Lodoli si serviva sovente delle « scritture o de' più gravi magistrati o de' consultori *in iure* co' relativi decreti o delle dispute ed orazioni fatte nel Senato e nel Maggior Consiglio, delle relazioni dei capi di provincia, dei sindaci inquisitori, degli ambasciatori ». Insomma si tenevano i piedi per terra e si guardava al diritto veneziano e al modo di riordinarlo e migliorarlo: non al di là né più in alto. Tratti che, tutto sommato, si possono riscontrare in Andrea Tron e in Marco Foscarini, e nei progetti o propositi di riforma dello Stato che essi concepivano soltanto nell'interno delle strutture costituzionali esistenti. Si può dire di tutti coloro che avvertivano quest'esigenza riformistica, e non soltanto del Foscarini, che erano piuttosto *defensores* che *correctores* della civiltà veneziana. Questo mi pare certo e non occorre qui verificare la tesi del Venturi, giusta la quale il pensiero veneziano trovò altri sbocchi che non quello della meditazione sulla vita delle società umane, nell'arte, nel teatro, nell'architettura, nella pittura e talvolta, sono sue parole, « nel ripiegamento sui problemi dell'etica e della religione »<sup>12</sup>. Qui è sufficiente notare come l'atteggiamento assunto dalla classe dirigente veneziana di fronte al problema del diritto o più sommamente della legislazione, non potè far maturare se non propositi di riordinamento, di semplificazione e di raccolta delle fonti normative: propositi che, per altro, non restarono tali, ma si realizzarono come ognun sa e non soltanto col codice per la veneta mercantile marina.

---

<sup>12</sup> F. VENTURI, *Settecento riformatore. Da Muratori a Beccaria*, Torino 1969, pp. 292-3. Su Lodoli, p. 297.

7. Si tratta ora, per concludere, di vedere se i compilatori del Codice ebbero davanti un modello dal quale trarre regola alla loro opera. E, naturalmente, il pensiero va in primo luogo a Napoli dove si svolse una vicenda analoga a quella veneziana, anche se con esito diverso. Ma se si guarda al cd. Codice Ferdinando, apparso alcuni anni prima di quello veneto, si resta delusi. L'incarico di redigere un progetto di codice marittimo fu affidato il 20 dicembre 1779 al marchese Michele de Jorio, che l'assolse in breve tempo. I quattro volumi che egli redasse comparvero nel 1781 in un ristretto numero di copie. Ma l'opera non fu mai promulgata e a ragione, perché, difficilmente, si può vedere in essa un'opera legislativa. Il De Jorio, che aveva iniziata nel 1778 una *Storia del commercio e della navigazione dal principio del mondo ai nostri giorni*, vi cacciò dentro tutto quanto sapeva, e ne venne fuori un'opera davvero singolare che è poco definire un *mixtum compositum*, come lo definisce il Moschetti junior, che se ne è fatto editore, arricchendolo di una pregevole introduzione e di un amplissimo apparato erudito<sup>13</sup>. Il Codice è diviso in « tomi », il primo dei quali vuole essere un'introduzione agli altri tre e contiene sei titoli (Compilazione del Codice, Istruzioni generali, Istruzioni particolari, Metodo generale, Metodo particolare, Autorità del Codice), dove è esposto tutto il pensiero del De Jorio non soltanto nella materia della navigazione, ma « per la necessità », ch'egli proclamava, « non potersi guardare al mare senza guardare la terra », anche sulla agricoltura, sulle manifatture, sulla popolazione, sulle arti, sulle belle lettere, sulla morale e sulla finanza. Vero è che il De Jorio afferma che segnatamente le cose raccontate nelle Istruzioni generali e particolari e nel Metodo generale e particolare, sono comandi diretti al Compilatore, i criteri, cioè, ai quali costui deve ispirarsi, ma è vero anche che queste elucubrazioni sono poste in bocca al Re in forma di comandi, e il re non esclude che in certi casi possono avere come destinatari non soltanto il compilatore ma tutti, diremmo noi, i soggetti dell'ordinamento. Il De Jorio si era formato nell'ambito del pensiero giusnaturalistico e s'inseriva nel filone wolfiano, tramite il Vattel, la cui efficacia non si limitò soltanto all'Europa, ma superò l'Oceano e si fece avvertire sensibilmente nell'America Settentrionale. Ma quel che poi era conseguenza di quel pensiero

---

<sup>14</sup> C. M. MOSCHETTI, *Il codice marittimo del 1781 di Michele De Jorio per il Regno di Napoli*, 2 volumi, Napoli 1979.



che lo ispirava: la fiducia nella legge breve, chiara, a tutti intelligibile, non bisognevole d'interpretazione (ch'era una delle più grosse illusioni che si facevan i giusnaturalisti e illuministi, segnatamente Voltaire), non fu osservata dal De Jorio. E non soltanto in quel singolare Tomo I, dove poteva avere le sue ragioni per non osservarla, ma nemmeno nei tomi che seguono. La materia, sul modello giustiniano, è suddivisa in libri e titoli, all'interno dei quali le leggi sono disposte in ordine cronologico, il più delle volte con l'indicazione della fonte da cui ciascuna di esse è tratta o, quando questo non è possibile, attribuite al Re<sup>14</sup>. Né il sistema del diritto comune fu del tutto superato. Se si « annullano » e « prescrivono » tutte le leggi contrarie a quella raccolta nel Codice, dovunque si trovino collocate, anche nel diritto romano, e le consuetudini, i regolamenti, la prassi giudiziaria e via, il problema delle lacune, si risolve, una volta esauriti i mezzi dell'*interpretatio*, col ricorso alle leggi del Regno, e infine, al diritto romano: « non cesseremo mai » — fa dire il De Jorio a Ferdinando — « di venerare questa legislazione, che ormai si può chiamare la Ragion scritta ».

Se i V Savi alla Mercanzia avessero potuto vedere questo codice si sarebbero come smarriti. Viceversa avrebbe giovato loro l'Editto del 18 aprile 1741, che introdusse nel Regno di Napoli un « Regolamento per la navigazione dei bastimenti mercantili », confermato e ampliato da un Editto successivo del 14 agosto 1751, dove si traccia un quadro delle condizioni della Marina non dissimile da quello, che s'intravide, delle condizioni di quella veneta, dalle Scritture dei V Savi alla Mercanzia. Dice infatti il re nel proemio all'Editto: « i fatali troppi continui disastri da cui si vede malmenata

---

<sup>15</sup> Tanto per fare un esempio, il tit. XXXIX del libro quarto: « Dei quasi contratti marittimi » (De obligationibus, quae quasi ex contractu nascuntur, Ist. lib. 3, tit. 27) « ha una Legge 1 - Giustiniano nelle Ist. h. t. in pr., e una Legge 2 - Ferdinando IV, Re delle Due Sicilie etc. che dice: « Il quasi contratto è un fatto onesto, per mezzo del quale, ancorché non lo sappia, taluno si viene a obbligare in effetto di un consenso presunto, o per equità, o per utilità ». E così le leggi 3, 4, 5. Quest'ultima stabilisce: « Anoveriamo ancora tra i quasi contratti il fatto della legge Rodia, per cui si buttano alcune cose in mare, e se ne salvano altre. In questo caso i padroni delle cose salvate sentono guadagno dalla cosa altrui, che si è perduta ». E insomma al Re sovente sono attribuite definizioni e concetti proprî del giuriconsulto, che così acquistano valore e forza di legge.

la nostra navigazione sono ormai un effetto della negligenza, rilascezza e debolezza volontaria dei Padroni e Capitani », che si mettono per mare « senza sapere i principî di tale officio e senza essere i loro bastimenti provveduti d'armi, marinari, sarte, attrezzi e piloti convenevoli »; « da questa rilasciata maniera di navigare risulta poi che ad ogni menomo leggero turbine ed all'aspetto di qualunque vela che si creda nemica, o s'investe, o s'abbandona il bastimento con discredito notabile di tutta una Nazione, gravissimo danno del commercio e poca gloria della bandiera ». Altre Regole a beneficio della navigazione e mercatura sono promulgate appena qualche mese dopo, l'8 dicembre 1751, e ad esso furono aggiunte altre norme, dirette, soprattutto, a combattere la diserzione, con l'Editto del 19 giugno 1757. E tutte codeste regole confluirono in un corpo unico nell'Editto del 31 gennaio 1759 dal titolo « Reale Editto per maggior vantaggio del traffico e della navigazione ». Se ci fosse tempo si potrebbe mostrare come non soltanto i motivi ispiratori sono in parte comuni, ma comuni, col codice veneto, sono anche non poche norme.

Nemmeno tuttavia per queste si può ipotizzare una derivazione da esse di quelle contenute nel Codice veneto; è preferibile fare l'ipotesi che non è poi soltanto un'ipotesi, che attingessero a fonti comuni o rinnovassero norme già una volta emanate e ora non più o male osservate, o, infine, che ricorressero a quel *ius commune*, cioè a quella massa di norme marittime di generale osservanza nel Mediterraneo, al quale gli Ecc.mi Savi alla Mercanzia fanno esplicito riferimento nella scrittura che accompagna il testo del Codice inviato al Doge che non si possono ridurre, come molti pensano, al Consolato del Mare.

8. Più fruttuoso è il confronto con l'*Ordonnance de marine* colbertina dell'agosto 1681. Che i compilatori del Codice la conoscessero non mi pare possa essere revocato in dubbio. Tanto più che la sua presenza e la sua efficacia si avverte già nei 25 capitoli di Regolazione della Navigazione mercantile del 6 febbraio 1683<sup>15</sup> « ravvivati » nel 1703, come si legge in una nota a una copia del decreto del Senato del 21 gennaio 1684, riferita da Zordan regolazione che, sul modo

---

<sup>16</sup> Su questo punto e non soltanto su questo punto si veda V. TUCCI, *La marina mercantile veneziana nel Settecento*, in « Boll. dell'Ist. di storia della società e dello Stato ven. », II, 1960, p. 168.

di quell'ordinanza, cioè con disposizioni normative chiare e succinte, regola alcuni punti della materia marittima e che saranno in buona parte recepite nel Codice. E quando i Cinque Savi richiamano come a fonte di alcune norme del Codice la legislazione delle maggiori potenze marittime europee pensano in primo luogo alla Francia e all'Ordinanza colbertina e in secondo luogo all'Inghilterra, taluni statuti marittimi della quale, del resto, erano già stati adoperati (insieme col diritto anseatico, col Consolato del Mare, col Guidone del Mare e con fonti delle città italiane) dai compilatori dell'*Ordonnance*. Da questa dunque trassero a mio avviso ispirazione i Commissari veneziani già per la sistemazione della materia, anche se riuscirono in questo punto inferiori al modello. Le *parti* del Codice corrispondono certamente ai *libri* dell'Ordinanza, ma mi pare che questi rinserrino meglio e più ordinatamente la materia e indicano già dal titolo, che ciascuno di essi reca, e non adorna viceversa le parti del Codice, il contenuto. I libri sono divisi in titoli e i titoli in capitoli, come le « parti » veneziane, ma la redazione delle proposizioni normative che compongono i capitoli ha qui ancora più il tono del comando, *iubet non docet*, di quello degli articoli veneziani più discorsivi e tutto sommato assai meno incisivi.

Il primo libro dell'Ordinanza tratta *Des offices de l'Amirauté* e non trova corrispondente nel Codice, anche se in esso figura il Professeur d'Hydrographie, una cosa stessa col Maestro di Nautica, che tuttavia il Codice presuppone esistente, laddove l'Ordinanza lo istituisce in tutti i più importanti porti del Regno (Voulons que dans les Villes maritimes les plus considérables de notre Royaume il y ayt des Professeurs d'Hydrographie pour enseigner publiquement la navigation), e dell'insegnamento si indicano esattamente l'oggetto i tempi e i modi, non in tutto identici a quelli che il veneziano maestro di nautica deve osservare. Il libro II, viceversa, corrisponde quasi *ad unguem* alla Parte II del Codice. S'intitola: « Des gens et des bâtimens de mer ». E lo stesso si può dire del Livre III e della Parte seconda. Quel libro regola infatti i contratti marittimi (*Des contrats maritimes* è il suo titolo) e privilegia fra questi il contratto di assicurazione regolato nel titolo VI, assai più minutamente che non nel codice. E la parte II ha a suo oggetto principale appunto i contratti, anche se con questa materia si mescolano, come s'è visto, materie diverse che avrebbero trovato migliore sistemazione nella parte prima. E qui le analogie strutturali si fermano, perché il libro IV dell'Ordinanza tratta *De la police des ports costes*

*rades et rivages de la mer*, e il V ed ultimo *De la Pesche qui se fait en mer*: ai quali si può trovare soltanto parzialissimo riscontro in talune disposizioni della parte III del Codice.

Forse ancora più suggestivo riuscirebbe il raffronto tra le singole disposizioni, ma non può essere condotto qui, dove è sufficiente affermare alcuni punti: 1°) che l'identità o la simiglianza tra le norme dell'una e dell'altra compilazione non significa stretta derivazione della seconda dalla prima, traendo origine sovente quelle norme da norme più antiche e già osservate nei due ordinamenti giuridici rispettivi; 2°) che la conclusione che si trae dal confronto (che io ho condotto con cura, ma del quale ho voluto risparmiare, l'esposizione) è che, in conformità della peculiare genesi del diritto della navigazione al lettore si può constatare uno svolgimento comune a tutti i Paesi marittimi dell'Europa mediterranea e di quella settentrionale, svolgimento comune che non occorre giustificare, tanto sono chiare le ragioni che lo spiegano: la genesi per dir così internazionale o cosmopolitica, come piace dire al Pohlmann, del diritto commerciale in generale e del diritto della navigazione in particolare, la comune cultura della *christianitas* medievale, che si conservò anche dopo la lacerazione della Riforma protestante: quella comunità che ci consente di parlare ancora oggi di Europa e ci induce a sperare nella sua anche politica unità.

GIOVANNI CASSANDRO