

## CARATTERI UNITARI DEL DIRITTO MARITTIMO DELL'ADRIATICO

---

Nella dogmatica del diritto marittimo è ammesso generalmente il suo carattere unitario, almeno come tendenza. Esso diventa ogni giorno di più internazionale, a causa delle numerose convenzioni, che si stipulano, per disciplinarne uniformemente or l'uno or l'altro istituto. Più vasta è la navigazione più uniforme ne è il regime. Il fenomeno dei mari chiusi è una piccola eccezione ed anche in essi il commercio è spesso internazionale. A sua volta, il diritto marittimo, che vige nei mari territoriali e nei porti, non è punto autonomo, perchè è influenzato da quello del mare libero e, talvolta, anch'esso, da accordi internazionali.

Malgrado ciò, esistono sistemi di diritto marittimo, che concernono determinate zone. Non si tratta di particolarismi giuridici, ma di ordinamenti ispirati a speciali esigenze di quel mare e costituiti quasi sempre da consuetudini o da usi di formazione spontanea, che più tardi sono stati codificati, o da importazione di regolamenti da parte di navigatori stranieri, che sono riusciti a farli accettare nei porti di loro traffico, dove hanno poi acquistata la cittadinanza. Si tratta quasi sempre di antichi ordinamenti, costituiti da una pluralità di ordinanze, di carte, di codici, di raccolte di consuetudini, di capitolati, di statuti, ecc.. Essi hanno una vitalità sorprendente, che ha resistito anche alle stratificazioni legislative, e si manifesta ai margini delle stesse. Il loro studio, dunque, non è puro diletterismo giuridico, ma ricerca di fatti storici, che hanno notevole valore morale e pratico, giacchè attraverso gli stessi si possono intravedere altre leggi storiche e rapporti etnici e forse il genio di una razza. Gli è perciò che ciascun porto o ciascuna città marittima di qualche importanza ha avuto gelosa cura delle sue consuetudini o delle sue leggi marittime ed ha

posto il suo orgoglio nel vantarne l'antiorità sulle altre. Il problema della anteriorità, cioè della vera data di alcune di dette raccolte, è stato trasmesso a noi insoluto e dura da secoli ed ancora oggi affatica gli storici del diritto. Nobile e paziente lavoro, ma spesso senza risultato. Ora è ammissibile che il suo interesse scemerebbe di non poco se lo studioso di quei documenti non ne ricercasse soltanto il momento della formazione, ma si indugiasse a compararne le varie disposizioni, per riconoscerne una affinità o parentela, che è molto significativa, e che può dirci molte cose circa la loro origine. In generale non è dall'esame dei documenti ritrovati negli archivi e dalla loro ispezione formale, che si può dedurre la data, giacché il più delle volte noi non ne possediamo gli originali, e gli esemplari che sono a nostra disposizione non sono che copie o traduzioni o rifacimenti di epoca posteriore. L'esame, invece, del contenuto e la sua comparazione ci indurrebbero il più delle volte a riconoscere che molte di quelle consuetudini sono di formazione o di importazione contemporanea, il prodotto di uno stesso processo di costituzione. Si ha allora maggior ragione di ritenere che esse rappresentino il sistema del diritto marittimo di quel mare.

Queste considerazioni ci possono interessare per il nostro Adriatico. Esiste un sistema di diritto marittimo adriatico, unitario, comune all'una e all'altra sponda?

L'esame si deve iniziare logicamente con la ripresa del traffico dopo la caduta dell'Impero d'Occidente. Finché Roma tenne l'Adriatico come un azzurro suo lago, il diritto marittimo romano vi ebbe pieno vigore e tutte le città rivierasche, che iniziarono i loro traffici marittimi osservarono quell'unico complesso di norme, che anche oggi destano il maggiore interesse. Roma, sia pure inconsapevolmente, ebbe un sistema integrale di diritto marittimo, in cui le disposizioni di carattere amministrativo e quelle di carattere giuridico si intrecciano, e disciplinano appieno l'esercizio del commercio marinaro. Come aveva notato il Mommsen e come illustrò il Duce, nella lezione di Perugia, ciò che massimamente contribuì al successo di Roma nel mondo, fu l'invincibile tendenza alla vita del mare. Nel campo giuridico essa si palesò con la disciplina dei vari istituti. Quello *De recepto nautarum, cauponum, stabulariorum, pactio exercitoria*, il *nauticum foenus*, il contratto di assicurazione marittima, il contratto di noleggiamento, la recezione della *Lex Rhodia de jactu*, l'abbordaggio, l'ipoteca navale e i privilegi sulla nave raggiunsero il maggiore perfezionamento che era possibile in quell'epoca. L'ordinamento corporativo della gente di

mare, del quale abbiamo avuto prove tangibili nei recenti scavi di Ostia, permise un ordinamento sempre più cosciente ed aderente alle esigenze del traffico. Ma al di sopra di esso, che conservava carattere privatistico, si andava elaborando una concezione pubblicistica del diritto marittimo, alla quale appena oggi ci avviciniamo, e che tuttavia siamo ancora lontani dal raggiungere. Essa culmina nel pensiero di Ulpiano: *Ad summam Rempublicam navium exercitio pertinet* (L. 1. § 20. D. de exerc. act. 14. 1). Il mercante adriatico che dai porti dell'Illiria si recava a quelli dell'Apulia, per importare ed esportare ogni sorta di prodotti, sapeva di sottostare ad un solo regime giuridico. Lo stesso che aveva protetto ed accompagnato gli ottantamila romani, che, come ci attesta Valerio Massimo, si sparsero per l'Asia allo scopo di esercitare la mercatura, e che furono benemeriti del progresso delle scienze, se è vero quanto afferma Plinio, che egli fosse debitore ai « *nostri negotiatores* » di tutte le informazioni sull'Arabia e sul Golfo Persico (Plinio, Hist. I, VI, 140 e 149).

Caduto l'Impero d'Occidente il commercio del bacino adriatico si mantenne relativamente attivo, dapprima fra le due sponde, poi anche nelle zone più lontane del Mediterraneo, che allora era il centro del traffico mondiale. Le città adriatiche, estendendo la loro attività mercantile oltre il canale d'Otranto, spinsero le loro navi verso Bisanzio. La città dorata era l'erede della civiltà di Roma e la sua regione, nell'alto medioevo, la zona del mondo, in cui maggiormente ferveva la vita degli affari. La posizione geografica della Dalmazia e della costa orientale d'Italia, le tradizioni commerciali e i rapporti di dipendenza politica di quelle città dall'Impero d'Oriente, erano i fattori di quelle relazioni economiche, che partendo dal Bosforo per l'Adriatico e risalendo questo mare da una sponda, facevano ritorno per l'altra allo stesso porto, effettuando la politica del *ring*, come oggi gli inglesi direbbero. A Bisanzio si apriva la via dell'Asia, che nei sec. XI e XII Venezia, Bari e poi Ancona e poi Ragusa cominciarono o ricominciarono a percorrere, incoraggiate dal movimento delle Crociate o dalle esigenze degli Stati latini, che si fondavano in Terra Santa. Contemporaneamente le stesse città mantenevano proficue relazioni con l'Egitto e la Siria. Avevano, inoltre, le dette città prosperi commerci con gli Stati di Barberia e con Tunisi. Si accenna in esse, fin da quel tempo l'interessante fenomeno dei fondachi, testimonianze del commercio internazionale. Sono, in generale, francesi, tedeschi o israeliti, che pei frequenti traffici organizzano un proprio quartiere, dove godono di particolari privilegi. All'incre-

mento di coteste relazioni commerciali non era estranea la presenza dei Normanni su queste terre, come ai successivi rapporti con più lontani porti fu sprone la geniale attività di Federico II. La crisi era ormai superata, nota il BONOLIS, (*Il diritto marittimo medievale nell'Adriatico*, Pisa, Tip. Mariotti, 1921). La prosperità di questo commercio non era inferiore a quella del commercio romano.

Ma in fondo all'Adriatico si andava intensificando ed organizzando una nuova supremazia, quella di Venezia. Vi si opposero Ancona e Federico II; ma quella fu vinta in battaglia, questi eliminato prima dalla sua politica contro il Papa e poi dalla morte. Nessun'altra città adriatica poteva tenerle testa. Quelle della Dalmazia erano continuamente in preda ai tumulti, a guerre ed invasioni da parte degli Ungari. Venezia, anzi, dovè intervenire in loro soccorso. Ravenna e Ferrara continuarono i più modesti loro traffici; ma non erano di impaccio alla espansione veneta. Il Lenel esagera l'importanza dei commerci di dette città, se in forza degli stessi afferma che la prevalenza di Venezia non si osserva prima della metà del sec. XII. La Repubblica di S. Marco, salda, concorde, tenace ed audace, aveva in sè le condizioni essenziali per la prosperità e il dominio. Dopo la vittoria su Ancona, Venezia resta quasi senza rivali nell'Adriatico.

Su questo substrato di fatti storici si elabora il diritto del nostro mare. Esso si presenta quale lo crearono gli avvenimenti. Dapprima bizantino; poi veneto; l'uno e l'altro adagiato sulle consuetudini locali. Elementi vari da esaminare, ma nell'esame ciò che vi ha di notevole si è che l'osservatore, sia che si ponga da una sponda o dall'altra, contempla fatti di una stessa natura, di una identica colorazione. Per lui l'Adriatico è come un prisma, che guardato da una faccia o dall'altra offre lo stesso spettacolo di luci e di colori.

\* \* \*

Circa la durata e l'influenza del diritto bizantino in questa terra di Puglia, basta scorrere la classica opera del BRANDILEONE, *Il diritto greco-romano nell'Italia meridionale sotto la dominazione normanna* (« Archivio Giuridico », XXXVI, 1886) e per la sua penetrazione nella compagine del diritto veneto il lavoro sobrio e meditato del BESTA, *Il diritto e le leggi civili di Venezia fino al Dogato di E. Dandolo* (Venezia, Visentini, 1900). Continuando l'arco adriatico, l'innegabile influenza bizantina sull'Istria e la Dalmazia è stata dimostrata dal TAMASSIA, *Il diritto di prela-*

zione e di espropriazione negli Statuti, (in « Archivio Giuridico », 1885), dal SICILIANO-VILLANUEVA, *Il diritto bizantino*, in « Enciclopedia Giuridica It. », 1906), e dallo SCHAUBE nel *Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebits bis zum Ende der Kreuzzüge* (München und Berlin, 1906). Indugiarsi in queste indagini non è necessario. Trattasi di una verità storica non contrastata. Chi si soffermasse nella ricerca osserverebbe soltanto una maggiore o minore intensificazione del diritto bizantino nelle diverse regioni, allo stesso modo che l'azzurro delle acque adriatiche è più o meno intenso nelle diverse sue zone. Le leggi bizantine che seguirono la legislazione giustiniana si diffusero in tutte le provincie soggette al governo greco e in quelle che col detto governo avevano dipendenza politica o economica. Le si ritrovano alquanto modificate dagli usi locali e dalle leggi del posto in alcuni manuali e compendi giuridici, che si compilavano pei bisogni dell'insegnamento e della pratica. Cotesta unità di ordinamento è anche più manifesta nel campo del diritto commerciale e ancora più in quello di diritto marittimo, per le identiche condizioni in cui si trovò la navigazione nel bacino adriatico nei primi secoli del Medio Evo. Il diritto bizantino affiora in tutti gli statuti delle città adriatiche (cf. BONOLIS, *op. cit.*, p. 59), alterato talvolta, ma non mai trasformato a tal punto da non potersi subito riconoscere.

Sintesi di dette consuetudini, (come nota il Bonolis) è la compilazione che va sotto il nome di Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός, oggetto di accurati studi da parte del PARDESSUS (*Lois Maritimes*, vol. I, p. 165 segg.), dello ZACHARIAE VON LINGENTHAL (*Geschichte des griechischrömischen Rechts*, Berlin, 1877, p. 317 segg.) e del GOLDSCHMIDT (*Lex Rhodia und Agermanament*, cap. II, in « Zeitschr. f. das ges. H. R. », vol. 35). Questa legge, la cui data oscilla fra il 600 e l'800 (cf. ASHBURNER, *The Rodian Sea law edited from the manuscripts*, Oxford, 1909) ai fini del nostro lavoro è molto interessante, perchè da essa si trae un'indiretta ma chiara dimostrazione dell'unità del diritto locale, preesistente nei vari porti adriatici. L'importante documento, il cui testo migliore è quello scoperto dai nostri professori, il beato Ferrini e il Mercati nel 1877, in un palinsesto della Biblioteca Ambrosiana, ebbe una grande diffusione in tutto l'Adriatico e le sue tracce si trovano nelle fonti pugliesi, negli statuti di Ancona e di Venezia, in quelli di Zara, di Ragusa, di Spalato. Una diligente analisi al riguardo è stata fatta dal DARESTE (La *Lex Rhodia* in « Nouvelle Revue Historique de droit français et étranger », 1905, p. 429 segg.).

Accennerò brevemente che cosa sia il Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός. Sebbene si chiami legge marittima di Rodi, non è punto da confondere con la *Lex Rhodia de jactu*, che i romani accolsero dal diritto greco di Rodi e Giustiniano introdusse nel Libro XIV del Digesto. I romani non accolsero senza notevoli modificazioni il diritto greco (cfr. TEDESCHI, *Il diritto marittimo dei Romani*, Montefiascone, 1899, p. 181 segg.). Alla loro volta, le genti adriatiche non accettarono senza modificazioni il diritto greco-romano. Fra i due testi legislativi vi sono gravi differenze. La maggiore concerne la contribuzione in caso di avaria. Cercherò di chiarire in che cosa consista. Secondo il diritto romano si avevano due specie di avaria, quella comune e quella particolare. La prima si verificava nel caso di gettito volontario per salvare la nave e il carico da un grave pericolo, che veniva scongiurato mercè quel gettito; in tal caso il danno si ripartiva proporzionalmente su tutti. La seconda si aveva nel caso che l'avaria si verificasse per una causa di forza maggiore (naufragio, furto di pirati, ecc.) e restava a carico del solo padrone della cosa perita o danneggiata. I Basilici accolsero integralmente questo sistema. Nel Νόμος, invece, vige un più largo senso di solidarietà, e nella contribuzione hanno parte tutte le cose perdute, sia che si tratti di gettito volontario sia che la perdita sia dovuta a causa di forza maggiore o ad azione dei pirati ecc.. Così mentre il diritto greco-romano considera i mercanti che caricano le loro merci sulla nave, individualmente, con diritti ed interessi autonomi, sicchè ognuno sopporta i rischi della propria merce; le consuetudini adriatiche, che il Νόμος accoglie, stabiliscono una comunanza di interessi e di rischi fra tutti i caricatori sulla stessa nave. Possiamo scorgere in essa anche una delle prime forme di assicurazione mutua, in forza della quale i danni, di qualunque genere, toccati ad uno degli interessati, sono danni comuni da ripartirsi fra tutti. (BONOLIS, *op. cit.*, p. 66). Tale è la conseguenza pratica del sistema. Essa trova una spiegazione in un concetto più originale e interessante, contenuto nel Νόμος, e che è espresso con la parola *κοινωνία*. La *κοινωνία* marittima è una forma di comunione fra gli interessati alla spedizione marittima. Non si tratta più di contribuire pei danni alle merci, se si verificano, ma di partecipare ai rischi dell'intera spedizione. È dubbio se essa si limitasse ai soli caricatori delle merci, od anche al proprietario della nave o all'equipaggio, se cioè essa possa paragonarsi all'*agermanement* o *affratellamento*, che il Goldschmidt ha illustrato con tanta dottrina, e che sembra giunto a noi con le consuetudini di Barcellona, che

autorizzavano il capitano a stabilire fra tutti i caricatori col germanamento una comunione di interessi al buon esito della spedizione marittima; o non ricordi piuttosto l'istituto della *Colonna* delle gloriose *Tavole* di Amalfi, mediante il quale tutta la nave e il carico costituivano una temporanea comunione di tutti gli interessati alla spedizione. Certo che nel *Nóμος* si parla anche di nolo, e dove è nolo non vi può essere *κοινωνία*, intesa in quest'ultima maniera. Ne consegue che l'ipotesi più plausibile è quella della coesistenza delle due forme. In ogni caso, queste deviazioni della compilazione pseudo-rodiana dal diritto romano attestano un notevole progresso morale e giuridico della vita mercantile adriatica.

Qui si potrebbe domandare come si è costituito questo nuovo diritto marittimo. Nessuno storico può rispondere a questa domanda. Essa è un prodotto dell'equità adriatica. Fa parte della storia naturale di questo mare. Si è accennato ad una compilazione ufficiale, che sarebbe stata approvata dall'Imperatore Leone l'Isaurico. Manca una prova adeguata. Più probabilmente essa è una raccolta delle consuetudini fatta da qualche ignoto e paziente collezionista, che non è mai mancato per simili lavori, forse uno di quei scrivani, la cui presenza nella nave è così rigorosamente richiesta dallo stesso *Nóμος*, che gli assegna un posto di onore, immediatamente dopo il capitano. Egli viaggiando ogni giorno lungo le sponde del nostro mare, ne ha raccolti gli usi, come altri avrebbe potuto raccogliere le varietà delle alghe o delle stelle marine.

Il Brandileone ritrovò nel codice marciano, n. 172, e in quello Vaticano, n. 845, due edizioni del *Nóμος*, accompagnate da una novella, in greco, di Re Ruggero, dell'anno 1150. Il Capasso e l'Alianelli, quest'ultimo con qualche riserva, dedussero da quel ritrovamento che il re normanno avesse accolto nella propria legislazione il diritto pseudo rodiano, che sarebbe diventato in tal modo legge definitiva nei porti meridionali, compresi i pugliesi. Certa cosa è che all'estremità opposta dell'Adriatico, Venezia considerava questo stesso diritto come un diritto ricettizio. Essa aveva intuito che il diritto bizantino, in generale, segnava una transazione fra quello classico e quello che le nuove esigenze del commercio venivano imponendo, e, frattanto, meglio rispondente a quest'ultime. Priva di un *hinterland* in terra ferma per i suoi traffici, Venezia dedicò tutte le sue energie alla navigazione, con l'intento di farsi intermediaria fra l'Oriente e l'Occidente, e col segreto proposito di conquistare il monopolio dei trasporti marittimi soprattutto verso il Levante. Perciò il suo diritto marittimo è ricco di disposizioni per la più esatta costruzione delle

navi e per la loro sicurezza, come ne fanno fede gli Statuti del Tiepolo e dello Zeno, e soprattutto quello dello Ziani, che è quasi completamente dedicato alla costruzione delle navi. Pel commercio di quei tempi erano indispensabili trattati e privilegi, ed essa i primi concluse nel maggior numero possibile, i secondi ottenne amplissimi in ogni scalo, in cui giungevano le sue navi. La sua flotta, dopo la decadenza di quella greca, tenne il dominio dell'Adriatico e dovè accorrere, talvolta, a difesa dello stesso Impero bizantino. Quale aiuto poteva in quel tempo dare la lontana Bisanzio alle tormentate città dalmate? Venezia ne assunse la protezione, che non fu sempre disinteressata, perchè diverse di quelle città sottopose al suo dominio. Questo le fu talvolta contestato dall'Imperatore bizantino; le fu tolto dall'Ungheria nel 1381, ma fu ripreso nel 1420, quando Venezia, conseguito anche il dominio in alcuni porti della Puglia, affermava definitivamente la sua supremazia nell'Adriatico.

In questo periodo del suo massimo successo politico e commerciale il suo diritto marittimo segna il massimo incremento e la maggiore diffusione. Per valutare questa, bisognerebbe conoscere dapprima esattamente le parti originali del diritto di Venezia; e la cosa non è difficile, perchè possiamo ricercarle negli Statuti del Tiepolo e dello Zeno. Ma è cosa lunga. Mi limiterò per tanto ad un semplice elenco delle disposizioni che più caratterizzano quegli ordinamenti. Esse sono quelle relative alle contribuzioni delle avarie, alla commenda, all'ingerenza attribuita ai mercanti nella direzione della navigazione, alla costituzione del consiglio di bordo, all'ingaggio *ad partem*, che stabilisce un rapporto fra salario e nolo, all'obbligo di prestare aiuto in caso di naufragio, alla responsabilità del padrone per la custodia e la conservazione del carico; ecc.. Differenze fra i due statuti esistono e sono notevoli, specie quelle introdotte dallo Zeno per la polizia della navigazione, in cui si accentua sempre più il carattere pubblicistico del suo esercizio, e quelle relative al carico, alle stallie e alla colleganza. Anche queste innovazioni, che rappresentano una naturale evoluzione del diritto veneto, bisogna annoverare fra le parti originali dello stesso.

Ora confrontiamo questo insieme organico di norme con lo statuto di una città Dalmata. Preferiamo Ragusa, l'arditissima commerciante, che ebbe traffici quasi mondiali, trattati di commercio con Venezia, con le città pugliesi, con parecchi stati d'Asia e d'Africa. Fu anche la più indipendente da Venezia ed avrebbe dovuto, quindi, sentir meno l'influenza del suo diritto.

Lo statuto del 1272, stampato dal Bogisic e dallo Jeracek (*Pro-*

*legomena*, cap. c. p. VI), non è certo nè l'originale nè l'ultimo. Ma come quello più comunemente noto può servire al nostro esame. Vi si scorge subito l'influenza bizantina e quella del Νόμος nel sistema di associazione generale fra i vari rappresentanti dell'impresa marittima, negli accenni al sistema della *κοινωνία*, (cap. 12, 48, 52, 58), nell'ingaggio *ad partem*, nell'accordo per l'attrezzatura (cap. 8), nelle facoltà amministrative date al nocchiero, in assenza del padrone (cap. VII, 15, 57, 58), nel pagamento del nolo in caso di recesso del noleggio (cap. 20 e 23), nel prestito a cambio marittimo e nella colleganza. Ma accanto alla influenza bizantina, ecco quella veneta. Il cap. 3° dello statuto ragusino corrisponde all'8° dello Zeno; il libro 11° corrisponde letteralmente all'81° dello Zeno; l'ordinamento dello scrivano ragusino è analogo a quello veneto; i danni per la pirateria e il *libacio* (cap. VII § 3) sono disciplinati come nello Zeno (77, 95, 96). La loro origine veneta rivelano palesemente i capi 50 e 52 sulla colleganza e sulla rogadia. Egualmente venete sono le disposizioni ragusine relative ai danni per la mala calcatura e ai danni agli attrezzi; ma questa volta sono tratti dallo statuto del Tiepolo (A. 17, 35). Bisogna essere molto grati al Bonolis che si è indugiato in questi studi di diritto comparato, agevolando grandemente il nostro compito.

Se così intima parentela esiste fra lo statuto ragusino e quelli veneti, è facile immaginare quale maggiore si riscontri in quelli di Lesina, di Zara, di Spalato e di ogni altra città o isola della costa orientale, la cui attività commerciale marittima consentì la formazione di norme scritte regolatrici della navigazione. Un indiretto contributo a queste indagini di comparazione può essere dato dall'eccellente opera del prof. BARTOLI, *Das Dalmatische*, che fa parte degli *Schriften der Balkancommission*, pubblicata a Vienna nel 1906, la quale anche dal punto di vista filologico indica l'affinità delle nomenclature degli istituti marittimi, degli attrezzi e delle operazioni marinare nei vari porti dell'Adriatico. Del resto, quando Venezia era ancora sotto la dominazione austriaca, al pari della Dalmazia, era ammessa generalmente la paternità del diritto veneto marinaro riguardo a quello delle varie città della costa dalmata, come risulta dai lavori del TAFEL e del THOMAS, apparsi nelle *Fontes rerum austriacarum (Urkunden zur alteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, 1856)*.

Nostro debito sarebbe ora di accennare, sia pure in rapida sintesi, alle fonti del diritto marinaio consuetudinario di questa sponda meridionale adriatica e scorrere i venerandi ordinamenti marittimi di Trani e le tuttora vive e generose *Consuetudini* di

Bari, per riconoscervi gli stessi caratteri gentilizzi. Per fortuna, valorosi scrittori di questa terra, così feconda di ingegni giuridici, hanno assolto il compito. Nella magnifica pubblicazione « *La Terra di Bari* » fatta a cura di questa Provincia per l'Esposizione universale di Parigi del 1900, sono contenuti gli elementi necessari, integrati, poi, da altri lavori, e in specie da quelli del dottor CARABELLESE sulle *Relazioni commerciali fra la Puglia e la Repubblica Veneta dal sec. X al XV* (Trani, V. Vecchi, tip. ed., 1897). Con l'influenza bizantina, già accennata, concorre quella veneta. Se anche agli ordinamenti marittimi di Trani debba riconoscersi la data del 1063, come inclina a ritenere la più recente critica storica, non resta esclusa la duplice influenza. Ciò che è meno approfondita è la ricerca dei rapporti commerciali di questa sponda adriatica con le città dalmate. I documenti dal sec. X al sec. XV non sono molto abbondanti al riguardo, ma da quelli che gli archivi ci hanno già rivelati, noi possiamo dedurre la frequenza di quelle relazioni e spiegarcela. Per un fenomeno naturale, che potrebbe dirsi di esosmosi e di endosmosi, in Trani, Giovinazzo, Bari, Monopoli, Brindisi si erano costituite piccole colonie greche di famiglie di ufficiali, di giudici, di mercanti, di sacerdoti, di professionisti, che pian piano si confusero e si fusero con la popolazione indigena, mentre cittadini di Giovinazzo, di Trani, di Bari, di Brindisi eransi stabiliti nelle opposte rive dalmate, città greche e a Costantinopoli. Furono costoro il tramite naturale degli scambi, perchè le merci hanno la predilezione per le vie segnate dalle emigrazioni umane. Quelle orientali, i prodotti bizantini artistici, specie gli oggetti riguardanti il culto cristiano, la seta, le stoffe e i vestuari di lusso, i libri istoriati, i paramenti per le chiese venivano da laggiù. Che gioia per i disusati occhi dovevano esser questi oggetti, tutti oro e luci, dei quali si trovano elenchi, con deformati nomi greci, nei documenti di fondazione delle chiese, cappelle e confraternite pie! Un bel velo bizantino — è stato ben detto — copria la miseria, che fra noi avevano accumulata secoli di decadenza, e dalla quale ora la nostra gente emetteva il possente anelito di una seconda vita. In ricambio di queste merci di lusso, le nostre città inviavano le granaglie ed in generale i prodotti del suolo. Barletta cominciava a diventare il centro granario dell'Apulia, mentre Bitonto e Bari erano le piazze più celebri per l'olio. San Nicola di Mira dette il suo nome allo stadio di Bari, che al pari dello stadio pubblico usato a Bitonto, furono per molti secoli le misure internazionali più comuni pei commerci oleari; il *tumino* di Barletta lo era del pari per le granaglie. Per questo commercio flot-

tiglie baresi, tranesi, brindisine veleggiavano l'Adriatico da una costa all'altra, recando dovunque i loro statuti e le loro consuetudini. L'affinità degli usi dei porti di approdo si accentuava col tempo, mercè un processo di mimetismo, che osserviamo anche nel diritto marittimo contemporaneo, e rendeva quasi comuni gli ordinamenti giuridici, almeno nelle parti essenziali.

La Puglia sentì anche essa il dominio veneto nell'Adriatico e il suo diritto marittimo assimilò buona parte di quello dogale. Già si è accennato ai rapporti di Federico II con Venezia e all'alterna vicenda di amicizia e di ostilità a causa della sua politica verso il Pontefice. La lettura dei trattati stipulati da Venezia coi re normanni e svevi è molto istruttiva. Ve ne ha uno concluso da Guglielmo II col Doge Ziani del 1175, che è insieme trattato di commercio e di alleanza politica per 20 anni. Dopo aver disciplinato, con largo e armonico disegno i rapporti fra i due Stati, le garanzie ai cittadini veneti nel regno, le immunità, i privilegi pei commercianti, e premesso di non offendere le terre della Repubblica, da Ragusa fino a Venezia, si aggiunge che ogni controversia che insorgesse a causa del commercio fra sudditi veneti e regnicoli sarebbe definita bonariamente « *iusta usus et consuetudinis regni* » e si ricorda la clausola delle reciprocità consacrata « *in pacto a Duce et commune Venetie nobis facto* ». Vi era, dunque, un completo assoggettamento dei cittadini delle due parti contraenti alla giurisdizione e al diritto di ciascuna di esse. Cotesto ordinamento non è frequente. Venezia non abbandonava la tutela dei suoi sudditi e dei loro interessi fuori patria. L'istituzione dei Consoli veneti in tutte le città pugliesi, ove esistevano numerose colonie venete, mirava appunto a questo fine. È da ritenere, pertanto, che la clausola sia stata facilmente accolta per l'affinità appunto delle due legislazioni, prodotto quasi uniforme dello stesso clima storico e naturale.

Su di un altro documento giova indugiarsi per pochi istanti. Nel 1226 infierì grave carestia in Venezia. Fu la Puglia a venirle in soccorso. Federico II promise la maggiore quantità di granaglie dai porti di Bari, Trani, Bitonto e da altre città pugliesi. Nel dicembre di quell'anno pubblicavasi a Rialto un ordine del Doge e del suo Consiglio, che impone a tutti i veneziani, esportatori di grano dalle Puglie e dai paesi giacenti lungo il mare, da Leuca e da Modone in su, di non fermarsi in alcun porto per rivendere il grano, sotto pena della perdita del carico e della nave e si aggiunge che a far rispettare l'ordine sono incaricate *le navi destinate alla custodia del golfo*. Il « golfo » era l'Adriatico!

Sola, in disparte resta Ancona, fiera della sua indipendenza, contenta della sua fortuna commerciale. Oggi, grazie alla pubblicazione del CIAVARRINI (*Statuti Anconitani del Mare, del terzenale e della dogana e patti con diverse nazioni*, Ancona, G. Morelli, tip. ed. 1896), noi abbiamo la raccolta completa ed organica degli statuti anconitani del mare, del terzenale, e della dogana, non che il testo di molteplici accordi commerciali stipulati in tempi diversi con stati italiani ed esteri. Fra questi ultimi figurano i « *Pacti de li Ragusini con lo Comune di Ancona* » del 1372, che può darci una idea dell'intensità degli scambi fra le due opposte sponde.

Un esame analitico degli Statuti non ci darebbe risultati diversi da quelli che abbiamo conseguiti esaminando brevemente quelli delle altre città adriatiche. Il discorso diventerebbe anche più monotono. Per fortuna qui possono soccorrerci le indagini del nostro prof. MANFRONI (*Le leggi marittime di Ancona*, in « *Rivista Marittima*, XXX, p. 508 segg.), e del BONOLIS (*op. cit.*, p. 629 segg.). Ecco, in ogni modo le conclusioni che si traggono. Le analogie con le consuetudini bizantine, con quelle venete, con quelle delle città dalmate e pugliesi sono da riconoscersi quasi in ogni disposizione. Vi sono in più analogie col Consolato del mare. È da ritenere che gli Statuti abbiano avuto varie e successive redazioni. Nella prima è notevolissima l'influenza delle consuetudini bizantine e di quelle adriatiche generali. Poi gli Statuti risentono vivamente del diritto veneto, e specie dello Statuto del Doge Zeno e contemporaneamente assimilano ordinamenti e norme di Ragusa e di Trani. In fine, la compilazione di Barcellona esercita la sua azione riformatrice, grazie ai rapporti che Ancona ebbe coi porti catalani. Sotto un certo punto di vista, gli Statuti anconitani sono la compilazione più completa del diritto comune adriatico.

\* \* \*

Questo diritto comune adriatico è durato, su per giù, fino al sec. XVII. È stato poi modificato dalle varie dominazioni straniere e dal progresso della tecnica della navigazione. Il successivo periodo non ha per noi l'istessa importanza morale e politica del primo. Quando il diritto è di formazione locale ha caratteri etnici ed è una manifestazione della coscienza popolare. Quest'*ars boni et aequi*, se è esercitata direttamente dal popolo, reca una impronta particolare e permette attraverso il diritto di riconoscere la razza che l'ha costruito. Quando, invece, è imposto dall'alto, per comando di poteri superiori e specie se è importato con le armi, può

essere anche ottimo e dare buoni risultati; resterà sempre un diritto ricevuto e non prodotto. Con ciò non si intende dire che vi siano diritti che spuntino con germinazione spontanea, su terre vergini, senza la caduta di alcun seme. Si sa che il diritto ha una grande virtù di comunicazione o di diffusione e che quello marittimo, particolarmente, ha libere vie di penetrazione e nei contatti fra genti diverse si propaga sulle navi, nei porti e sulle darsene, quasi involontariamente. Ma anche in questo caso l'importanza del diritto dal punto di vista etnico e sociale è maggiore di quella del diritto di pura elaborazione legislativa, giacchè occorrono particolari disposizioni per la sua recezione da parte delle masse e particolari virtù di assimilabilità da parte della norma.

Dopo il sec. XVII il diritto marittimo adriatico è stato presso a poco il diritto marittimo europeo. Si sono avute codificazioni notevoli, quali il *Codice per la veneta mercantile marina*, approvato il 21 settembre 1786, per i domini della Serenissima e l'Ordinanza di Maria Teresa, denominata *Editto politico di navigazione*, del 24 aprile 1774, nei litorali austro-illirico-dalmati; e quindi, le diverse imitazioni del *Code de la Marine Marchande* nei porti pugliesi. In essi se gli ordinamenti amministrativi e giudiziari sono diversi, non divergono gran cosa gli ordinamenti di diritto sostanziale per la navigazione. Si può dire che l'unità del diritto marittimo adriatico neppure è infranta, tanto più che quei codici lasciano largo margine alle consuetudini locali.

Ma il diritto che più a noi interessa è quello del primo periodo, che possiamo chiamare periodo adriatico. È da esso che noi ricaviamo l'insegnamento storico circa i caratteri unitari del diritto, che le laboriose genti adriatiche hanno costituito a se stesse. L'accertamento di un'unica legge che ha regolato per più secoli le loro opere ed i giorni ha per noi il valore di un simbolo, e ci fa intravedere la spirituale unità della razza *sub specie aeterni*.

Negli Statuti del Tiepolo e dello Zenò è detto tre o quattro volte che determinati negozi giuridici debbono compiersi secondo l'*usus patriae*. Questa patria comprendeva tutto l'Adriatico. *Usus patriae* è l'espressione più energica dell'unità del diritto su questo mare, che dal punto di vista giuridico come da quello geografico non è che un'unità.

Sen. MARIANO D'AMELIO