

APPUNTI PER UNA STORIA DEL DIRITTO MARITTIMO GENOVESE

Da tempo assai antico erano noti ai marinai del Mediterraneo gli istituti giuridici dell'avaria e della contribuzione.

Le basi le troviamo naturalmente nel diritto romano: quesiti atinenti alle avarie, vennero da noti giureconsulti risolti con quell'illuminato criterio giuridico che distingueva i nostri maggiori. Nè potevano cadere in dimenticanza, con la grande ripresa di traffici marittimi dopo il 1000, le pratiche Romane e bizantine, ma, seguendo il movimento evolutivo di tutto il diritto e massime di quelle branche che esulano dal campo del diritto privato, anche esse si modificarono convenientemente e razionalmente così da rispondere in pieno ai nuovi bisogni.

Il processo di trapasso dal sistema antico al medioevale, è stato ampiamente illustrato dal Bonolis trattando del diritto adriatico medioevale (1), e mi limito perciò a riassumere le sue conclusioni. Mentre nel diritto romano la contribuzione era ammessa solo in caso di pericolo imminente, ed in occasione dell'atto volontario del getto o del riscatto compiuto nell'interesse di tutti, con danno di alcuni, ma senza obbligo — a quanto parrebbe — di consultare mercanti e passeggeri, nel *Nópos* la contribuzione è ammessa per qualunque sinistro non derivante da colpa e si richiede, nel getto, il consenso degli interessati. D'altra parte gli abusi cui tali consuetudini dovevano aver condotto nel corso dell'Evo medio, spingevano le autorità a porre un limite, una restrizione ai molteplici casi di avaria, introdotti dalla consuetudine — anche tacendone gli Statuti — nella pratica corrente. E così si spiega il consulto 9 giugno 1428, espressione della tendenza nella Legislazione veneta di un ritorno all'antico.

Ritorno che doveva poi anche essere facilitato da un cumulo di circostanze contingenti, quali ad esempio il maggior grado di responsabilità che gravava sempre più nettamente ed unicamente sul capitano della nave, col procedere rapido delle conoscenze nautiche; l'incremento dei traffici o, per dir meglio, il più rapido ritmo degli affari, che esigendo la pressochè continua presenza del « dominus »

(1) BONOLIS, *Diritto Marittimo Medioevale dell'Adriatico*, Mariotti, Pisa, 1921, pagg. 397 e segg.

presso l'Azienda o le aziende maggiori, lo distoglieva dall'intraprendere viaggi lunghi, agevolato in ciò dalle relazioni sorte e mantenute con i propri corrispondenti o banchieri negli stati stranieri.

Per questi motivi principali, era naturale che colui, sul quale soltanto ormai gravava la responsabilità tecnica e giuridica del buon andamento della navigazione, cioè il capitano, tenesse in caso di sinistri a porre bene in chiaro, tutte le volte che lo poteva, la perfetta normalità della sua condotta in osservanza alle norme nautiche ed alle prescrizioni di legge o di consuetudine; e ciò per evitare le altrimenti naturali conseguenze del semplice fatto della perdita totale o parziale dei beni. Era cioè necessario studiare ed attuare una procedura speciale che aprisse la via all'applicazione, da parte delle magistrature competenti, delle disposizioni di legge o consuetudinarie vigenti in tema di avarie e di contribuzioni.

Tali le premesse e gli sviluppi degli istituti, e non soltanto in Adriatico, ma anche, tutt'al più con lievi varianti, nelle altre parti del Mediterraneo.

La procedura preliminare da seguirsi nel secolo XVII da parte dei capitani di navi genovesi, risulta abbondantemente illustrata da una numerosissima serie di documenti dell'Archivio di Genova, indicatami per gentile condiscendenza dal chiaro professor Di Tucci, i quali iniziano però soltanto verso la metà del secolo (1). Essa presenta frequenti punti di contatto con la procedura seguita per denunciare i danni patiti da naviganti per opera di navi straniere armate in corsa (2), e non è improbabile abbia attinto largamente proprio a questa fonte.

Così ad esempio, l'affinità balza fuori dall'obbligo del capitano di presentarsi, dopo la preda o l'avaria comune subita fuori dei mari della patria, alla prima autorità consolare genovese del luogo di approdo, la quale doveva appurare anzitutto la verità dei fatti esposti, procedendo all'interrogatorio degli uomini di bordo, invitati a deporre per ministero del nunzio del Consolato. Erano però ammesse anche le testimonianze e le prove fornite da altre parti, purchè riconosciute degne di fede. La procedura poteva anzi iniziarsi sulla base di un attestato probatorio prodotto dal capitano.

Ai primi di novembre dell'anno 1649, la galea o « Patachio » « S. Nicolò da Tolentino » comandata dal genovese Bartolomeo Cavallo, partita il 1° ottobre da Cagliari diretta a Genova con formaggi e merci varie, veniva aggredita da una saettia barbaresca e dopo una lunga caccia catturata nei pressi di Capo Teulada, sotto gli occhi della guarnigione spagnola della torre sorgente nei pressi, la quale — secondo la dichiarazione del Cavallo al Console — « no lés tira diguna

(1) A^o S^o. Genova, *Testimoniali all'Estero*, Secreti, 1639-1649, N. 277; da questa filza sono tolti tutti i documenti citati nel presente articolo.

(2) Cfr. BONOLIS, op. cit. - V. anche una mia monografia su *La guerra in corsa e il diritto di preda secondo il diritto Veneziano* in «Rivista di Storia del Diritto Italiano», Roma, 1929, 1-2.

canonada, no obstant eran aprop dits corsaris no se curaren de dicta fortaleza sino que ne prengueren dit Patachio ab tot lo carrich segons que clarament lo diu Diego Fadda Artiller che dicta fortaleza ab la sua certificacion quala produxero elle » (il Cavallo). Ed infatti il Fadda, con la sua dichiarazione autenticata per mano di Notaio, faceva « ... fe de como ... mui serca del cabo le solia alencuentro un baxell de turcos el qual le dio cassa y el dicho Caualo boluio el bordo atrà atierra para saluarse baxo la torre y como el baxell delos turcos era mui lixero cargo todas sus velas, y le dio entima, al sobredicho Caualo, y apenas tubo tiempo de saluarse con el caique habiendo el turco enbiado la lancha para ganarle la tierra y assi los turcos entraron dentro del nabio, y selo llebaron, y por aber hecho el dicho Cabalo toda su diligencia asta no poder mas, y aberlo uisto por mis hojos » rilasciava l'anzidetta dichiarazione.

Scopo dell'azione intrapresa dal Cavallo, era appunto quello che delle sue dichiarazioni, e delle testimonianze scritte del Fadda e orali dei marinai, « ... sia rebuda sumaria informacio y rebuda darly copia en authentica forma atalque o endigun temps no seli impude culpa alguna, lo que diu y suplica » — attesta il Console che, sia detto per inciso, sembra fosse un catalano, Don Benedetto Nater cavalier di Santiago « ac de spata » — « entot lo millor modo que pote ofere se ».

Compiuta l'istruttoria, la pratica con copia od originale di tutti gli allegati, veniva dal console trasmessa a Genova, indirizzandola « universis et singulis consulibus maris et terre civitatis Ianue ceterisque alis (sic) ad Regimen Iustitie ibi aut alibi constitutis vel constituendis ad quem vel ad quos (presentes) testimoniales literas peruenierint seu quomodolibet presentate fuerint ». Naturalmente allorchè il danno seguiva nelle acque territoriali di possedimenti genovesi, o in loro prossimità, la competenza ad istruire le relative denunce passava ai Commissari, od ai Provveditori, in una parola ai rappresentanti locali del potere centrale.

Questo ci dice, ad esempio, un'inquisizione eseguita in occasione del naufragio d'una barca chiamata « S. Michele », che era partita dalla città de « L'Arghe » diretta a Genova con un carico di 40 botti di vino, 90 rasere di grano in mine di Genova 106 circa, 4 cantari di mandarini, e molti cantari di semola, e perduto per una raffica improvvisa di vento, nonostante la precauzione di bordar vela al solo trinchetto, sugli scogli del Gargano di Corsica.

Intestasi l'inquisizione: « Manifesto fatto da Calvi dal Provveditore Agostino Gardano di Celle, da presentarsi chiuso, sigillato a cui va diretto » ecc. La procedura si svolge la mattina dell'8 novembre 1649 in una sala della cittadella di Calvi in Corsica, presente il « Molto Illustre Sig. Anfrano Grimaldo Commissario ». La formalità della pubblicazione delle testimonianze assume un'importanza veramente notevole, sino ad apparire una condizione di validità dell'atto.

Essa è espressamente richiesta dal patrono della barca perdutasi, ed il Commissario genovese, in accoglimento della richiesta stessa intesa ad ottenere che « ... sia per ogni tempo noto e appaia per verità quello che è segnato », dichiara che « ha aperto e pubblicato i suddetti testimoni, e per aperti e pubblicati li vuole, e manda, e ordina, che se ne ha data copia chiusa e sigillata more solito ecc. ». Notiamo per inciso che l'attestazione d'una consuetudine potrebbe riferirsi non solo alle modalità di compilazione e autenticazione d'una copia legale, ma a tutta la procedura da seguirsi in materia; il che resta documentariamente giustificato dall'esistenza di carte analoghe risalenti ad un decennio innanzi.

Ma non è inutile seguire almeno saltuariamente, nel suo pittoresco racconto, il patrono della barca. Dice questo, che la raffica « potè far girare il battello a segno che ne fece investire sugli scogli del dicto luogo del Gargano » aprendo una falla nella chiglia; e hauendo ciò visto per uestire in la spiaggia fecimo vela alla maestra per saluare se poteuamo dicta roba », unica manovra che loro restasse a fare. Senonchè « ariuato alla punta della spiaggia dell'Imbuto, la barca andò a basso e poi con li marinai ci saluassimo sopra il schifo, e poi diedimo un cauo che (segue una parola che non ho ben decifrato, ma il cui significato è intuitivo) alla barca, la tirassimo alquanto e poi uenne la notte e il tempo si guastò, ingrossò il mare e stettimo un giorno prima che ci accomodasse, e questo seguì la vigilia delli Santi 31 del passato ottobre... ». Fatto quindi con il battello di bordo un giro attorno alla barca per constatare l'entità dei danni subiti dalla mercanzia, trovarono che rimanevano apparentemente intatte due botti, nelle quali però si erano verificate infiltrazioni di acqua. Non essendo perciò il caso di pensare a salvare il carico, il capitano si preoccupò di salvare gli attrezzi e i denari trovati nella cassa: perciò — egli dice — « della robba che si è portata richiedo sia quentaciata per mia soddisfazione ».

Questo accenno allude quindi chiaramente a un deposito di quanto era stato salvato, in appositi magazzini e cassa dello Stato, dove oggetti e denaro rimanevano evidentemente a disposizione degli armatori, dei mercanti, del « dominus » in una parola, unitamente alla giustificazione legale della perdita incontrata. Dovevasi per certo trattare di un deposito giudiziale in attesa dell'espletamento del giudizio d'avarìa e del regolamento della contribuzione.

Ad evitare il sorgere di sospetti, per danni subiti dal carico, sulla bontà della nave, poteva anche il capitano fare e far fare dichiarazioni di carattere tecnico come fece l'armatore Francesco Carpenino che, accertosi dopo un infortunale d'aver in stiva acqua di mare e vino sfuggito alle botti del carico e che abbisognò aggettare, asseriva dinanzi al Console genovese in Livorno di essere partito da Napoli con

una sua « polacca forte, stagna, e atta a fare qualsivoglia viaggio ». Ai danneggiati dimostrare eventualmente il contrario.

Resta ancora un ultimo caso: quello di perdita subita nelle acque che potremo chiamar nazionali; ma anche in questo caso ci soccorrono le nostre carte. Il giorno della festa di S. Stefano del 1649, nel « carubeo recto » di Camogli si costituisce il « padrone » d'un liuto partito da poco da Portofino con due marinai e 3 passeggeri a bordo, che era stato noleggiato nelle Cinque Terre per portare merce varia a Genova. Spinto dalla violenza del vento, il liuto si era rotto sulla costa sotto Capo di Monte, e fu soltanto col valido aiuto della gente del luogo, che si potè salvare una parte del carico, tanto più che uno dei passeggeri, era uscito dall'urto con una gamba rotta, ed un altro con un ginocchio « sciacato ».

La deposizione avviene, in questo caso, avanti il Notaio Antonio Schiaffino, naturalmente camogliese, ed esercitante in Camogli.

Mi è mancato il tempo d'accertare se la procedura esaminata sia stata introdotta o meno per effetto di apposite disposizioni legislative, le quali accogliessero precedenti norme consuetudinarie. Su tale punto potrà esercitarsi lo spirito speculativo di altri studiosi più fortunati e soprattutto più dotti.

FERRUCCIO SASSI