

Recensione a
Alfonso MIGNONE,
Nuovi studi sulla Tabula de Amalpha
Edizioni Il Frangente, Verona, 2016
104 pagg., ISBN 9788898023684

In un'epoca in cui un malinteso *pragmatismo* ha larga diffusione, discutere di storia (e di storia del diritto, in particolare) può apparire a molti un inutile e improduttivo esercizio mentale. Alla base v'è il rifiuto di teorizzazioni e di principi generali, che invece, presuppongono necessariamente la ricerca storica allo scopo di rappresentare la continuità delle linee evolutive degli istituti. Questo rifiuto talora è intenzionale per avere "mani libere" nell'interpretazione delle norme in presenza di un caso concreto, talora è semplice frutto di povertà culturale, ma il risultato è identico: l'incertezza e la sfiducia nel diritto.

Analoghe manifestazioni di decadenza e crisi si manifestano in alcune produzioni normative caratterizzate da semplici elencazioni di casi. L'assenza di principi generali unificanti crea forti perplessità di fronte a nuove fattispecie concrete non espressamente previste dalla legge.

Se manca l'opera di "salvataggio culturale" compiuta dallo storico, il diritto positivo – scrive Paolo Grossi (*Enc. dir. Agg.*, VI, 1162) – è incapace d'indurre ad una soddisfacente riflessione giuridica e rischia di degradarsi ad una strumentazione tecnica. V'è il pericolo di vuoti e disorientamenti ai quali ho fatto cenno.

La ricerca storica non ammette cesure spazio-temporali. Nella specie, va salvaguardato il *continuum* tra diritto romano e diritto comune, tra un ambito geografico e quelli contigui, senza artificiose limitazioni territoriali. Ciò vale, in particolare, con riferimento all'età di mezzo ed ai secoli immediatamente successivi.

Ben opportunamente la disciplina universitaria "storia del diritto *italiano*" viene ora denominata "storia del diritto medievale e moderno". Si ritor-



na alle formulazioni meno nazionalistiche contenute negli statuti accademici di metà ottocento (per l'Un. di Palermo, v. La Grutta, *Aspetti e momenti della legislazione italiana della P. I.*, ed. Acc. Naz. Sc. Lett. Arti, Palermo, 1988) e si estende il *continuum* sino al termine dell'era moderna coincidente con l'inizio delle codificazioni.

Va notato che lo studio della storia del diritto in chiave europea e mediterranea è particolarmente congeniale al diritto marittimo per la sua caratterizzazione internazionalistica. “Il diritto marittimo sorge quale diritto uniforme” (così Berlingieri F. in *Dig. comm.* IV, 647).

L'insistere sull'opportunità che le trattazioni di storia del diritto abbiano un ampio respiro spazio-temporale concorre a mettere in maggior evidenza e giusta luce il contributo di diretta derivazione italiana nella fase di sviluppo del diritto marittimo e di quello medievale in particolare.

È proprio il caso della *Tabula de Amalpha* oggetto di rivisitazione con un agile e incisivo volume di Alfonso Mignone, avvocato salernitano, appassionato studioso di diritto marittimo. Il libro è diviso in dieci capitoli seguiti da un'ampia nota bibliografica e dal testo della *Tabula*, redatto originariamente in parte in latino ed in parte in volgare trecentesco. La pubblicazione del testo integrale rende più immediato il raffronto con analoghi testi coevi, principalmente con il *Consolato del mare*. Di quest'ultimo è ben nota l'edizione curata da Casaregi nel 1720. Molti stralci si leggono nell'ambito di un analitico e organico commento curato da Corrieri (*Il Consolato del mare*, Roma 2005), ove si richiama un'edizione italiana del 1584 tratta dal testo originale catalano del 1484.

Mignone, allo scopo di rappresentare la linea di continuità storica alla quale più volte s'è fatto riferimento, dedica i primi capitoli ad un *excursus* che inizia con il Codice di Hammurabi e via via – attraverso la c. d. Legge Rodia, il Digesto ed i Basilici – giunge agli statuti marittimi del medio evo.

Secondo l'A., queste raccolte medievali (Statuti anconitani del mare, Breve portus Kallaretani, Liber statutorum civitatis Ragusii, etc.) non costituiscono mere compilazioni ma “elaborazioni più o meno sistematiche ed aggiornate, dichiarate valide ed effettivamente adottate per la disciplina giuridica del mare”.

L'origine consuetudinaria delle raccolte è comunque indubitabile. Eventuali atti *ex novo* emanati da autorità con poteri territoriali ben limitati sareb-

bero stati di scarsa efficacia proprio per la natura stessa della navigazione e dei traffici marittimi. Non si potevano neppure ipotizzare accordi “internazionali” nel significato attuale dell’espressione che presuppone Stati-parte indipendenti e sovrani, a differenza del periodo medievale caratterizzato dall’autorità dell’Impero e del Papato (per la tesi qui accolta e per tesi diverse v. *amplius* e per tutti Scovazzi, *Corso di diritto internazionale* I, Milano 2000, 10).

In ogni caso va rilevato che il ruolo della norma consuetudinaria non era certamente secondario o residuale, com’è successivamente avvenuto in vari ordinamenti nazionali (a differenza dell’ordinamento internazionale). Non si era verificata la cristallizzazione della gerarchia delle fonti soprattutto a seguito delle codificazioni.

La trattazione dell’argomento specifico da parte dell’A. contiene una premessa sul ruolo di Amalfi alla fine del secolo IX. La Città con il suo territorio era divenuta la prima repubblica marinara in posizione sostanzialmente indipendente da Costantinopoli e dai Longobardi. La *Tabula*, però, si fa risalire al 1132, durante il regno di re Ruggero II il normanno. Al primo nucleo si aggiunsero altre parti sia in epoca normanna che angioina.

L’influenza della *Tabula* si attenua nei secoli successivi con la decadenza della Repubblica di Amalfi, a fronte del consolidarsi del Consolato del mare di Barcellona (secc. XIV-XV).

Al progressivo lungo oblio contribuì, poi, la perdita del testo, tanto che, come ricorda Mignone, Pardessus aveva addirittura dubitato sull’effettiva esistenza della *Tabula* in contrasto con la tesi di De Jorio. Questi, muovendo dalla diffusione della *Tabula* stessa nel medioevo, sottolineava, invece, il notevole contributo del meridione d’Italia allo sviluppo del diritto marittimo.

La disputa cessò quando (1843) venne ritrovato, a Vienna, il testo amalfitano e più precisamente la copia posseduta dal doge veneziano Foscarini (1696-1763). Da quel momento iniziarono una serie di studi elencati da Mignone, il quale fa cenno all’acquisto da parte del Governo italiano (1929) della copia foscariniana, ora custodita ad Amalfi. L’evento, a sua volta, ha dato impulso per nuovi scritti e relazioni in convegni anch’essi inseriti nella bibliografia in appendice. Si vedano, tra gli altri, i risultati di un gruppo di studio presso l’Istituto di diritto della navigazione della “Sapienza”, in *Dir. trasp.*, 1993, 65; i contributi di Gargano, sulla realtà navale e commerciale di

Amalfi, e di Corrieri, sull'influenza della *Tabula de Amalpha* sul libro del *Consolato del mare*, entrambi in Atti Conv. *La tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo*, ed. Ufficio storico M. M. Roma 2005; ed ancora i contributi di Buonocore, La *Tabula de Amalpha: chiose*, in *Dir. Trasp.*, 2002, 743 e di Guarino con il volume *Tabula de Amalpha*, Cava dei Tirreni, 1965.

A partire dal capitolo IV l'A. esamina i singoli istituti. Tralasciando il contratto di passaggio, ha maggiore rilevanza la *commenda* indicata quale prima forma di *societas maris*. È del tutto pertinente l'accostamento, compiuto dall'A., alla moderna società in accomandita semplice. Non condivido invece il richiamo al *foenus nauticum* (un mutuo gravato di forti interessi, a fronte del quale era prevista l'estinzione delle obbligazioni del mutuatario al verificarsi del rischio della navigazione; non v'era alcuna forma di partecipazione agli utili).

La *Tabula*, che per prima regola l'istituto della *Commenda*, poi diffusosi in tutto il Mediterraneo, prevedeva che il "socio capitalista" – il quale abitualmente non s'imbarcava – affidasse le merci al gestore, che aveva la disponibilità della nave ed assumeva l'obbligo di pagare l'equipaggio.

Il gestore (*commendatarius*), giunto a destinazione, commerciava il carico trattenendo di solito un quarto degli utili (se il gestore partecipava in parte ai capitali, la ripartizione degli utili avveniva, com'è naturale, in proporzioni diverse ma sempre secondo regole consuetudinariamente prefissate e non frutto di pattuizione, con conseguente maggior tutela, a mio avviso, della parte più debole).

I rischi per la perdita del carico (in caso di naufragio, incendio etc) rimanevano a carico di chi conferiva il capitale. L'accomandante aveva l'obbligo di riprendersi la merce invenduta "nonostante il contratto fosse stato stipulato sotto forma di vendita o in altro modo" (cap. 31 della *Tabula*).

Le pagine successive si soffermano sulla *colonna*. Significativamente il capitolo s'intitola: *La colonna: un istituto "tipico" amalfitano?*

L'ordinanza di Jacopo d'Aragona del 1258 volse in normativa scritta ciò che, ancor prima, costituiva, in materia di associazionismo, regola consuetudinaria. Una parallela regolamentazione si rinviene nel *Consolato del mare*, con possibilità d'interessanti studi di comparazione sull'argomento.

La *colonna*, come ricorda l'A., era un contratto che si concludeva tra i proprietari della nave (caratisti), il *patronus* (spesso anche comproprietario), i

membri dell'equipaggio che divenivano partecipanti per la loro prestazione d'opera e, infine, i mercanti che caricavano le merci sulla nave affidandole al *patronus* ove non decidessero d'imbarcarsi. Alla comunione degli utili previsti si accompagnava la comunanza del rischio per le possibili perdite.

Può condividersi la tesi dell'A. che giustifica la carenza di documentazione sul contratto di colonna con la non necessarietà di una forma scritta per la stipula del contratto tra le parti (in argomento v. *amplius* Pernazza, *La colonna nella Tavola di Amalfi*, in *Dir. trasp.*, 1991, 78).

Le descrizioni fornite dall'A. sulle vicende negoziali danno una soddisfacente, anche se sintetica, rappresentazione della complessità delle attività economiche connesse. Viene osservato che la *colonna* si ampliava in un'organizzazione amministrativa che curava con una certa stabilità gli interessi comuni anche fuori da Amalfi. Si aggiunge che il personale che rimaneva a terra in luoghi stranieri formava con il passare del tempo una vera e propria colonia: il *fondaco*. La stabilizzazione in loco era favorita dal fatto che molti contratti riguardanti i componenti dell'organizzazione erano a tempo indeterminato. Il rapporto non si esauriva con il termine di un solo viaggio.

Nel capitolo VII viene posto l'accento sulla centralità della disciplina del rischio (rischio per la perdita dei capitali investiti, per la perdita della propria vita o per la perdita dei propri beni, in ipotesi di fortuna di mare o più generalmente in fattispecie inquadrabili nella moderna regolazione delle avarie comuni).

L'*excursus* sulla contrattualistica si conclude con il richiamo al noleggio che presentava caratteristiche simili a quelle delineate nel codice vigente.

Segue il capitolo sul personale della navigazione con altri riferimenti al *patronus* il quale in epoca medievale cumulava normalmente le figure dell'*exercitor* (armatore) e del *magister navis* (capitano), già elaborate dal diritto romano e dal diritto basilicale (un'analisi più dettagliata sulle ragioni del cumulo delle due funzioni, imprenditoriali e tecnico-nautiche, può leggersi in Corrieri, *Il Consolato del mare*, cit., 91 e segg.). Proprio per l'ampiezza e complessità delle funzioni il *patronus* veniva coadiuvato dal nocchiero.

Particolarmente interessante è il ruolo dello *scribanus*, le cui funzioni vengono ben distinte da quelle del *patronus*. Si trattava di un *tertius inter pares* il quale, dopo aver prestato giuramento, esercitava a bordo la sua attività registrando qualità quantità e condizioni della merce. Ai suoi atti veniva attribuita pubblica fede.

La scissione delle funzioni pubbliche esercitate dallo *scribanus* da quelle esercitate dal *patronus-magister* era, a mio avviso, di maggior equilibrio e garanzia rispetto all'attuale figura del comandante della nave. Quest'ultimo, cumula funzioni privatistiche e pubblicistiche con il possibile rischio di conflitti tra la difesa degli interessi privati nella spedizione (e dell'organizzatore in particolare) e la tutela dell'interesse pubblico alla regolarità di ogni operazione commerciale. Nel sistema vigente, per esempio, le annotazioni contenute nel giornale nautico – pur facendo prova anche a favore dell'armatore (art. 178 cod. nav. – sono compiute dal comandante o da un ufficiale da lui incaricato. Ciò, malgrado comandante ed equipaggio siano arruolati dall'armatore stesso.

La posizione d'indipendenza dello scrivano rispetto alle parti interessate alla spedizione (*patronus*, mercanti) consente, per il carattere di esercizio privato di pubbliche funzioni, un vago accostamento alla professione del notaio di oggi e, per la Francia, alla specifica professione di *courtier maritime* nei porti, sino a quando (inizi di questo secolo) il *courtier* cessò di essere un *Officier Ministériel nommé par le Chef de l'État*.

Va comunque posto ancora in evidenza che sebbene il controllo e la certificazione del carico da parte dello scrivano costituissero esercizio di pubbliche funzioni, i relativi oneri professionali rimanevano a carico della nave.

Nell'ultimo capitolo, riassuntivo dei precedenti e conclusivo, l'A. si sofferma sul concetto di nave come emerge dalla *Tabula*. La disciplina del mezzo nautico non ha, nel testo amalfitano ed in altri testi medievali, uno sviluppo autonomo, in particolare sotto il profilo tecnico nautico. Si rinviene in funzione dell'impiego commerciale del mezzo stesso, cioè del viaggio (è segnalata tuttavia una dettagliata disciplina dei privilegi anche a favore di coloro che avessero concorso alla costruzione della nave ed inoltre v'erano regole precise per la liquidazione delle quote dei caratisti).

Esistevano sin da allora degli ausiliari a terra (*sovraccarichi*) per il disbrigo delle pratiche legate all'arrivo ed alla partenza della nave: l'A. fa cenno all'argomento collegandolo alle attività che si svolgevano nei fondachi.

Lo stesso capitolo contiene una serie di notizie sulla *Curia marittima* che aveva vaste competenze: oltre a svolgere funzioni amministrative e di controllo, verificando i conti delle *colonne*, dirimeva le controversie tra i soci della *societas maris*. La Curia – aggiunge l'A. – aveva carattere di “organo legisla-

tivo” in materia di affari marittimi. Per sua disposizione venivano raccolte le norme consuetudinarie di diritto marittimo

I Consoli posti a capo della Curia avevano, tra l'altro, il compito di “ispezionare il naviglio, far restituire le navi e il carico ingiustamente sequestrati nei porti amici e neutrali, sorvegliare i commerci e verificare le attività di sensali, scrivani, capitani e marinai, comminare sanzioni pecuniarie ai contravventori”.

L'accostamento alle moderne Capitanerie di porto è agevole ma per molti aspetti i compiti delle Curie erano più estesi ed incisivi. L'ampiezza di tali poteri trova spiegazione nel fatto che nel medioevo il principio della gerarchia delle fonti, come s'è già fatto cenno, non era ancora rigido e delineato; lo stesso può rilevarsi per il principio della separazione dei poteri.

Quanto al potere giudiziario esercitato dalla Curia nella materia marittima, una comparazione con il diritto vigente risulta impossibile dal momento che, con sentenze della Corte costituzionale n. 164 del 1976 e 121 del 1970, le Capitanerie di porto hanno cessato di esercitare competenze giudiziarie. Le relative norme sono state ritenute in contrasto con gli artt. 111 secondo comma e 108 secondo comma Cost (adde sent. n. 29 del 1976).

Considerata la dipendenza ministeriale delle Capitanerie quali organi di decentramento burocratico, non sussistevano le garanzie previste dalla Costituzione per i giudici speciali. Osservo incidentalmente, a quest'ultimo proposito, che dopo le dichiarazioni d'incostituzionalità, il legislatore, per la complessità e particolarità della materia marittima, avrebbe dovuto valutare positivamente la convenienza d'istituire sezioni specializzate a composizione mista (giudici togati ed esperti indipendenti).

L'A. dedica ampio spazio alle avarie comuni muovendo dal *De lege Rhodia de iactu*, che nella sistemazione giustiniana costituisce il libro IV. 2 del Digesto. Risultano puntuali le precisazioni sul significato non univoco della parola *avaria* usata nei vari documenti medievali. Da qui la particolare necessità di esaminare, di volta in volta, il contesto in cui il termine s'inserisce per fornire una soddisfacente interpretazione.

La rassegna contiene poi alcune interessanti osservazioni sulla *navigazione di conserva*, il viaggio che più navi intraprendevano insieme per reciproco aiuto e sicurezza, sulla base di un accordo di tipo associativo-mutualistico nella ripartizione del rischio.

Una nota finale è dedicata alla figura del marinaio il quale, in epoca medievale, è parte di un contratto cui si connettevano garanzie reali sulla nave a tutela dei suoi diritti (per un raffronto, v. art. 552 cod. nav.).

Il marinaio aveva la facoltà di partecipare agli utili dell'impresa (escluse le ipotesi di remunerazione non *ad stipendia*) e persino alla "gestione nautica" della nave (pagg. 74-75 ed ivi cit. Corrieri, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo dal periodo statutario all'era delle scoperte geografiche*, in Camarda-Corrieri-Scovazzi, *La formazione del diritto marittimo nella prospettiva storica*, Milano, 2010, 38). È facile constatare oggi quanto poco rimanga di questo regime di "compartecipazione" *lato sensu*, in un'epoca caratterizzata da multinazionali e gigantismo navale (v. comunque art. 325, secondo comma lett. c, cod. nav.).

La *Tabula de Amalpha*, in conclusione, *non appare una frigida legge, essendo nata stilla a stilla da una prassi secolare che riflette lo spirito di navigatori e commercianti di quel quadrante del Mediterraneo* (così Buonocore, *op. cit.* 745, richiamando in parte Guarino, *op. cit.*, 25)

Va perciò rinnovato l'apprezzamento per il volume di Alfonso Mignone che ha efficacemente contribuito a render vivo l'interesse per la lettura della *Tabula*.

Guido Camarda