

Storie del Diritto marittimo dall'antichità ai giorni nostri (Macerata, 13-14 aprile 2023)

1. Nelle giornate del 13 e 14 aprile 2023, presso l'Auditorium dell'Università di Macerata, si è tenuto il convegno internazionale intitolato *Storie del Diritto marittimo dall'antichità ai giorni nostri*, organizzato dalle cattedre di Diritto della navigazione, Diritto romano e Storia del diritto medievale e moderno del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Ateneo maceratese, in collaborazione con il Centro Universitario di Studi Marittimi e dei Trasporti dell'Università di Macerata (CUSMAT), l'Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti (A.I.DI.NA.T.) e la FMG Frittelli Maritime Group s.p.a., con il patrocinio dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM).

Il convegno si è aperto nel pomeriggio di giovedì 13 aprile 2023 con i saluti di John McCourt, Rettore dell'Università di Macerata, ai quali sono seguiti quelli di Alberto Rossi, Direttore della FMG, partner dell'incontro. La parola è poi passata a Stefano Pollastrelli, Direttore del Dipartimento di Giurisprudenza ed organizzatore del convegno, che, dopo aver salutato e ringraziato l'Ateneo e tutti i presenti, ha presentato Alfredo Antonini (Università di Udine), Presidente della prima sessione dei lavori. Prima di aprire la discussione, Antonini ha ribadito l'importanza della prospettiva storica nello studio del diritto, in quanto in essa è possibile trovare la chiave interpretativa della disciplina attuale. E ciò è ancor più vero quando una branca di studio è tanto antica quanto il diritto marittimo, il quale affonda le sue radici nel diritto romano e la cui formazione si deve all'evoluzione avuta in una parabola che dall'età medievale arriva all'età contemporanea. Al termine delle sue osservazioni introduttive, il Presidente di sessione ha dato la parola a Pierangelo Buongiorno (Università di Macerata), primo relatore del convegno, nonché co-organizzatore dell'evento.

Nel corso del suo intervento, intitolato *Il diritto marittimo in prospettiva antichistica: una introduzione*, Buongiorno ha preliminarmente considerato l'approccio romano al regime giuridico degli spazi marini che, come è stato sottolineato, non subì mai tentativi di organizzazione sistematica da parte dei giuristi. Tuttavia, il mare fu sempre oggetto di riflessione per i Romani, i quali avevano con esso un rapporto ambivalente: il mare era elemento di divisione, tanto che esisteva la distinzione tra province *continentes* e quelle *quae mari dividuntur*, ma pure uno spazio che poteva unire, specialmente quando, con l'acquisizione della signoria assoluta sul Mediterraneo, a Roma si cominciò a parlare di *mare nostrum*, un mare interno e controllato, contrapposto ai flutti indomiti e minacciosi dell'*oceanum mare*. Esisteva, dunque, un'attenzione particolare per la sfera marittima, dimostrata dai giuristi con un lavoro continuo, volto all'armonizzazione della consuetudine con la casistica. Emblematico è, a tal proposito, il caso della *Lex Rhodia*, terreno dove romanisti e navigazionisti si incontrano e talvolta si scontrano. La portata di tale legge è ancora oggetto di discussione; essa fu progressivamente ampliata, fino a ricomprendervi norme molto diverse in tema di navigazione e commercio marittimo. Buongiorno ha quindi sottolineato come il diritto della navigazione rappresenti uno degli ambiti del diritto positivo in cui è più feconda la dialettica con la ricerca storico-giuridica, e che proprio su questo necessario dialogo si fonda il convegno maceratese.

Il secondo intervento è stato quello di Emilia Mataix Ferrándiz (Universidad del País Vasco), dal titolo *Porti, diritto e cultura materiale: pratica commerciale negoziale nell'impero romano*, nel quale si è dimostrato come le peculiari pratiche di scrittura sulle merci, tipiche degli attori commerciali, siano in grado di offrire informazioni utili per la comprensione dei modelli contrattuali impiegati e del funzionamento del circuito distributivo. Lo studio, infatti, è stato in grado di mettere in luce una particolare sensibilità giuridica degli attori commerciali, evidente grazie alla proposta classificazione delle iscrizioni rinvenute: tutte le scritture danno informazioni sul prodotto, sulla compravendita in corso e sul trasporto. È stato anche dimostrato che le diverse iscrizioni possono essere collegate con singoli momenti del ciclo di distribuzione, grazie all'attenzione che le parti coinvolte dedicavano alla registrazione di tutte le fasi del circuito, con la volontà di ridurre il più possibile i rischi legati al commercio di lunga distanza e di rendere più agevole un eventuale addebito di responsabilità.

La terza relazione è stata quella di Alice Cherchi (Università di Cagliari), dal titolo *Νόμος Ροδίων Ναυτικός. Il diritto bizantino tra usi e codificazione*, nel corso della quale si è discusso della rilevanza del Νόμος nel diritto bizantino e del suo ruolo fondamentale per la trasmissione delle norme di diritto marittimo romano ai secoli successivi. Il Νόμος è una raccolta di disposizioni di diritto della navigazione che risale verosimilmente al VII o all'VIII sec. d.C., contenuta nell'*Appendix* maggiore all'Ecloga Isaurica. Il contenuto della raccolta si divide in tre parti: un Proemio aggiunto tra il X e l'XI sec. d.C., dal quale emerge la volontà di prospettare il Νόμος in continuità con la più antica *lex Rhodia de iactu*; una seconda parte dispositiva dedicata all'organizzazione della nave, alla navigazione e ai prestiti marittimi; una terza parte contenente norme di diritto commerciale marittimo. Questa raccolta fu accolta nella sua interezza all'interno del libro LIII dei Basilici, evento che, come la Cherchi ha sottolineato, ne dimostra la grande importanza in una talassocrazia quale era l'impero bizantino. Il Νόμος aveva, quindi, una portata generale e la sua applicazione si coordinava con quella delle norme di derivazione giustinianea, ciò grazie ad un'interpretazione sistematica ed in chiave integrativa, come dimostrato attraverso l'analisi di alcuni passi del Capitolo IX del Νόμος,

Con il successivo intervento, intitolato *Lessico e contenuto degli Statuti marittimi di Trani: profili e problemi*, Andrea Lovato (Università di Bari) si è posto in continuità cronologica con la relazione precedente, trattando del diritto marittimo nella prima età medievale, permeato di elementi di diritto romano bizantino, ma che pure da esso iniziava ad affrancarsi. Tra i secoli XI e XV si assistette, infatti, alla formazione di un diritto marittimo europeo attraverso nuove raccolte di norme per lo più consuetudinarie, delle quali gli Statuti di Trani sono un importante esempio. Gli Statuti furono casualmente scoperti nel 1839 da Jean-Marie Pardessus, contenuti nei c.d. *Statuta Firmanorum*. Gli Statuti di Trani constano di trentadue capitoli, vari per contenuto e particolari per il lessico, un volgare ricco di apporti dialettali veneti, pugliesi e marchigiani. Il problema maggiore relativo agli Statuti attiene alla datazione: diverse sono le proposte della dottrina, ma Lovato accetta l'ipotesi dell'anno 1063, ammettendo l'esistenza di un originario testo in latino poi tradotto in volgare. A riguardo non si hanno prove certe, ma sono stati mostrati degli indizi rilevanti, a partire dal buon latino del titolo e della chiusa, per passare poi a rilevare errori commessi dal traduttore nella resa del testo.

Ha fatto seguito la relazione di Monica Stronati (Università di Macerata), dedicata al tema de *La solidarietà delle genti di mare: dall’Avaria comune alla riscoperta del mutualismo*, con il quale sono state proposte delle prospettive *de iure condendo* per la riscoperta di forme solidaristiche nel riparto contributivo. Il sistema di contribuzione in caso di avaria comune è stato preso come esempio tipico di solidarietà giuridica, il cui funzionamento ha subito una peculiare evoluzione. Nel Medioevo, con l’estensione del campo di applicazione dell’avaria comune, si assistette alla nascita delle prime società di corporazioni per il riparto contributivo, ma spostandosi verso l’età moderna, a causa della maggiore sicurezza dei viaggi in mare, cambiò l’approccio ad istituti come l’avaria e vennero meno le forme associative di contribuzione. Un recupero di questo tipo di solidarietà si ebbe soltanto nell’Ottocento, con la creazione delle prime associazioni di mutua assicurazione, prive di scopo di lucro e nelle quali ogni socio era assicuratore dell’altro. Il modello mutualistico ottocentesco fu messo in crisi dai modelli capitalistici del Novecento, ma oggi pare esserci una tendenza al suo recupero per favorire la diversificazione del rischio ed ottenere resilienza e sostenibilità in senso economico, tecnologico e sociale, come dimostrerebbe la direttiva 2009/20/EC del Parlamento Europeo.

Cosimo Cascione (Università di Napoli ‘Federico II’) è poi intervenuto su *Francesco De Martino ‘navigazionista’*, tratteggiando il profilo di un giurista a tutto tondo, sul quale ebbero un’influenza determinante gli incontri avuti e i circoli frequentati quando egli era ancora un giovane studioso. De Martino, infatti, divenne romanista di primo rilievo seguendo le orme del suo maestro, Siro Solazzi, ma ricevette anche la formazione del giurista pratico, collaborando con uno dei principali studi di Napoli. Grazie a Solazzi, De Martino entrò in rapporti con Antonio Scialoja negli anni in cui quest’ultimo fondava la Rivista del Diritto della Navigazione. De Martino non solo entrò a far parte della redazione di questa rivista, ma pure vi contribuì per circa un decennio con articoli relativi a vari temi, quali il *fenus nauticum*, la *lex Rhodia de iactu*, i precedenti romanistici dell’assicurazione, l’*actio exercitoria*. Tutti questi scritti furono di diritto romano, coerentemente con il profilo accademico dello studioso, ma in ognuno è possibile notare la capacità di De Martino di intendere perfettamente la globalizzazione del mondo antico e di creare collegamenti col diritto positivo, secondo la sua dichiarata volontà di leggere e cogliere il diritto come Storia, non come pura forma.

L’ultima relazione è stata quella di Simone Vernizzi (Università di Modena e Reggio Emilia), intitolata *Dal naufragio, al recupero, al soccorso*, con la quale si è voluto ripercorrere la storia del *ius naufragii*, rilevando un diverso approccio alla sua applicazione e all’idea del mutuo soccorso a seconda delle varie epoche. Se nella Roma antica il *ius naufragii* garantiva il diritto a diventare proprietari a titolo originario delle merci naufragate, dopo l’estensione del dominio di Roma sul Mediterraneo e in virtù dell’esigenza di garantire la sicurezza dei traffici, si tese a disapplicare l’istituto, approntando tutele per il recupero dei beni ed arrivando ad inserire nella compilazione giustiniana l’espressa negazione della perdita della proprietà degli stessi. Una riemersione dello *ius naufragii* si ebbe nell’Alto Medioevo, quando si assistette alla dissoluzione dell’impero romano e vennero meno i rapporti di amicizia tra Stati; solo la Chiesa si oppose al *ius naufragii*, appellandosi al principio di solidarietà, ma con il sotteso scopo di rendere più sicuri i tragitti per mare al tempo delle Crociate. Nel Basso Medioevo, invece, all’epoca delle

Repubbliche marinare, si assistette ad una rinnovata attenzione per la tutela del naufrago, con la comparsa dell'obbligo di prestare soccorso. Vernizzi ha quindi illustrato una tendenza di fondo ispirata a principi solidaristici, la quale accompagnò gli sviluppi del diritto della navigazione fino all'età moderna.

Alfredo Antonini, Presidente di questa prima sessione di lavori, ha poi chiuso la discussione dopo aver brevemente ripreso i temi trattati.

2. I lavori sono ricominciati la mattina del 14 aprile 2023, aperti da Andrea Lovato, chiamato a presiedere la seconda sessione del convegno.

Il primo ad intervenire è stato Aldo Petrucci (Università di Pisa), sul tema de *Il fenus nauticum tra figura contrattuale ed operazione commerciale*, trattando di un istituto il cui nome mette già in luce l'essenziale legame con i traffici marittimi. Volendo inquadrare giuridicamente il *fenus nauticum*, si è rilevato che la sua collocazione entro schemi contrattuali conobbe diverse fasi. Inizialmente si sarebbe trattato di una *traditio* delle somme date a mutuo, accompagnata da una *stipulatio* relativa alle *usurae maritimae*: così il finanziatore era tutelato da una *condictio certi* per la restituzione del capitale e da un'*actio stipulati* per gli interessi. In seguito, come emergerebbe dalla lettura di D. 45.1.122.1, dovette rivelarsi più idoneo l'inquadramento nello schema contrattuale della sola *stipulatio*, attribuendo così una funzione insostituibile alla causa negoziale. L'evoluzione dell'istituto si concluse entro il III sec. d.C., quando il giurista Paolo qualificò il *fenus nauticum* come un mutuo ordinario avente ad oggetto del denaro da impiegare in operazioni marittime (D. 22.2.6). Nonostante questa sovrapposizione tra prestito marittimo e mutuo ordinario, Petrucci ha voluto rimarcare le importanti differenze tra le due *obligationes*, quali, soprattutto, la diversa operatività del *periculum creditoris* e la peculiarità della disciplina relativa al calcolo e alla rivendica degli interessi.

La seconda relazione è stata quella di Michele Maria Comenale Pinto (Università di Sassari), dal titolo *Le strutture comunitarie ed il frazionamento del rischio nell'evoluzione della navigazione*, nel corso della quale è stato messo in evidenza il ruolo del rischio nella caratterizzazione di molti istituti di diritto della navigazione e, soprattutto, nell'orientare la disciplina del riparto della responsabilità. Il diritto della navigazione avrebbe perciò rappresentato il campo di sviluppo di molti istituti che sono stati in seguito estesi ed adattati al diritto commerciale comune. Con l'intenzione di dare una panoramica generale di tali istituti, Pinto ha distinto tra diverse categorie: gli istituti finalizzati alla ripartizione *ex post* o *ex ante* delle conseguenze dannose verificatesi; le forme di responsabilità partecipativa per coloro che contribuivano con la forza lavoro; le forme associative *ante litteram*.

Il terzo intervento è stato quello di Leopoldo Tullio (Sapienza Università di Roma), relativo a *I contratti di utilizzazione della nave nel diritto romano classico*. Partendo da un'adesione alla dottrina di Amirante sulla visione unitaria della *locatio-conductio*, l'analisi si è concentrata sugli istituti della *locatio rerum vehendarum* e della *locatio navis*. È stato quindi evidenziato l'avvenuto capovolgimento di prospettiva nel modo di concepire la struttura di questi istituti: se per i Romani l'obbligazione essenziale era rappresentata dalla necessaria riconsegna della *res* locata alla scadenza pattuita e l'obbligazione di fare, qualificativa della particolare forma di *locatio-conductio*, era una

semplice conseguenza degli interessi variabili in gioco, ad oggi la prestazione principale di dare è diventata meramente strumentale rispetto alla prestazione di fare. Tullio ha poi esteso lo sguardo all'istituto del *receptum nautarum*, operando un raffronto con il c.d. *voyage charter*: così come la responsabilità *ex recepto* venne istituita per attribuire al *locator navis* la responsabilità per la conservazione delle cose trasportate, similmente nel *voyage charter* si ha un noleggio in cui il noleggiante assume la custodia e la relativa responsabilità del carico a bordo.

Ha fatto seguito la relazione di Alfredo Antonini (Università di Udine) che ha affrontato il tema de *Le avarie comuni dalla 'lex Rhodia de iactu' alle condicazioni contemporanee attraverso le raccolte di leggi dell'età intermedia*, concentrandosi sul mettere in evidenza la progressiva estensione dell'ambito di applicazione dell'avaria e lo sviluppo della disciplina degli obblighi contributivi. Anticamente la contribuzione trovava realizzazione nell'ambito dei singoli rapporti contrattuali, ma nel prosieguo del tempo, soprattutto nell'area mediterranea, si affermò la possibilità di un accordo per la sopportazione in comune di danni individuali e, quindi, la sussistenza di rapporti diretti di contribuzione. L'analisi storica dell'istituto ha altresì permesso di escludere che il consenso al getto da parte degli interessati al momento del pericolo, tipico dell'età più antica, si riferiva alla valutazione del pericolo stesso come presupposto all'avaria e non al sorgere degli obblighi contributivi. La fonte di quest'ultimi, contrattuale nel diritto romano, è divenuta legale attraverso la consuetudine e con l'emanazione di statuti e codici, fino alla disciplina attuale che prevede l'applicazione costante delle Regole di York e Anversa.

La quinta relazione della giornata è stata quella dell'Avvocato Francesco Siccardi (Foro di Genova), dal titolo *Il contratto di assicurazione marittima nell'evoluzione storica*, con la quale sono stati ripercorsi i settecento anni di storia dell'assicurazione marittima, dimostrando la rilevanza della disciplina convenzionale nella formazione dell'istituto. Le fonti giuridiche sono infatti da rintracciare ne tipo di contratti che i mercanti europei stipularono sin dal XIV secolo e nelle clausole che venivano inserite in tali negozi per adattarli alle specifiche esigenze delle parti. L'assicurazione, quindi, si delineò sulla base di usi locali, col tempo armonizzati e resi una disciplina unitaria a livello internazionale. La protezione offerta in tutta Europa tramite queste assicurazioni si fondò, sin dal principio, sull'idea dell'universalità dei rischi. In Inghilterra, invece, nel XVIII secolo fu introdotta la c.d. Polizza SG, in base alla quale il principio dell'universalità dei rischi era interpretato restrittivamente e si offriva copertura per i *'perils of the seas'*, distinti dai *'perils on the seas'* della normativa continentale. Spostandosi verso l'età contemporanea, al principio dell'universalità di rischi si è progressivamente sostituita una copertura a rischi nominati, un cambiamento che, come sottolineato da Siccardi, non deve essere guardato come un'involuzione, ma come una risposta adeguata alle contemporanee esigenze di chiarezza e certezza dell'assicuratore odierno.

L'ultimo relatore del convegno è stato Stefano Zunarelli (Università di Bologna) che ha trattato il tema de *La responsabilità 'ex recepto' nella prospettiva storica*, mettendosi in dialogo con le posizioni già esposte da Leopoldo Tullio nel suo precedente intervento. Dopo aver discusso varie ipotesi dottrinali sulla natura della responsabilità *ex recepto* di epoca classica, si è posta attenzione alla svolta di età giustiniana, quando

il *receptum* divenne implicito nel contratto di trasporto e la responsabilità poteva essere esclusa solo mediante convenzione o per comprovata *vis maior*, avvicinandosi così alla disciplina attuale. Come infatti rilevato, le odierne regole dell'Aia considerano il vettore sempre responsabile, a meno che non si verifichino le eccezioni previste dalla norma. In base a tale disciplina, il vettore deve dare prova della sua diligenza, mentre l'onere probatorio pesa sul danneggiato. Con adesione alle posizioni della dottrina minoritaria, Zunarelli ritiene che in questo caso si configurino dei profili di responsabilità oggettiva, anche sulla base di una tendenza che pare riscontrarsi nelle più recenti regolamentazioni internazionali.

A seguito di un breve dibattito, i lavori si sono ufficialmente conclusi con i saluti e i ringraziamenti degli organizzatori. Il convegno si è rivelato un incontro molto proficuo tra discipline diverse e ha permesso di dimostrare la fondamentale importanza di mantenere sempre vivo il dialogo tra la ricerca storico-giuridica e il diritto positivo.

Maria Grazia Torresi
Università di Trento