

Federica Furfaro

Verso la codificazione del diritto marittimo mediterraneo: nel cantiere dell'Alto Adriatico di fine Settecento

SOMMARIO: 1. I cantieri del diritto marittimo di fine Settecento - 1.1. La genesi dei progetti - 1.2. I profili e il percorso scientifico degli autori - 1.3. Una temperie di apertura e confronto - 2. Austria e "codificazione" del diritto marittimo nella seconda metà del XVIII secolo - 2.1. La gestazione dell'*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca*: 1758-1774 - 2.2. Dall'*Editto* del 1774 al *Progetto di Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* del 1785 - 2.3. L'insuccesso del *Progetto* del 1785 e la ripresa dei lavori di codificazione - 3. Giacomo de Gabbiati e il "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni" - 3.1. Un profilo di pratico e studioso - 3.2. Il contributo di Gabbiati al *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* del 1785 - *Appendice*

ABSTRACT: At the end of the 18th century, different drafts of complete and independent maritime codes were elaborated within the Italian Mediterranean area: in the Kingdom of Naples (1781), the Habsburg free port of Trieste (1785), the Republic of Venice (1786) and the Kingdom of Sardinia (1791), respectively. This paper reconstructs especially the features of the Habsburg project, paying particular attention both to the insurance regulations and the original scientific contribution of their author, the jurist G. Gabbiati, unpublished up to now.

KEY WORDS: codification; maritime law; insurance

1. I cantieri del diritto marittimo di fine Settecento

Volgendo lo sguardo allo sviluppo del diritto marittimo mediterraneo negli ultimi decenni del XVIII secolo, colpisce l'elaborazione, pressoché concomitante, di diversi progetti di codificazione, completa e autonoma, per tale settore. Un caso per molti versi emblematico riguarda l'Alto Adriatico austriaco: per poterlo analizzare correttamente, risulta comunque necessario inquadrarlo in un più ampio e complesso contesto, tipicamente quello mediterraneo italiano.

Il primo tentativo di raccogliere sistematicamente il diritto marittimo, su ordine sovrano, si ritrova nel Regno di Napoli: nel 1781 Michele De Jorio portò a compimento il *Codice Ferdinando* o *Codice Marittimo compilato per ordine di S.M. Fedinando IV*¹. Nella Trieste giuseppina il *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* fu ultimato nel 1785 da una commissione di esperti presieduta dal governatore Pompeo de Brigido². L'anno seguente, il *Codice per la Veneta Mercantile Marina* fu approvato con decreto dal Senato veneziano, a seguito della stesura definitiva predisposta dai Cinque

¹ Del *Codice* furono stampate a Napoli circa venticinque copie, destinate all'esame degli organi di governo: S. De Majo, *De Jorio, Michele*, in *Dizionario biografico degli italiani*, XXXVI, Roma 1988, p. 270. Cesare Maria Moschetti ne ha realizzato una riedizione integrale annotata: C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781 di Michele De Jorio per il Regno di Napoli. Introduzione e testo annotato*, Napoli 1979, I-II. Circa il primato dell'iniziativa napoletana, cfr.: S. Bagnulo-A. Cernigliaro-M.R. Fortezza-M.G. Zinno (curr.), *Tra legislatori e interpreti nella Napoli di antico regime. Mostra bibliografica*, Napoli 1991, pp. 153-154.

² Il *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* [1785, con postille di Domenico Rossetti], composto da 334 pagine rilegate, è conservato nell'Archivio Diplomatico del Comune di Trieste (=ADCT), 19. A. 13.

Savi alla mercanzia³. Nel 1791 il *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S.M. Compilato d'Ordine Regio* da Domenico Alberto Azuni fu consegnato a Vittorio Amedeo III di Savoia⁴.

A ben vedere, il codice della Serenissima fu il solo a superare lo stadio progettuale e a godere di effettiva applicazione, distinguendosi non esclusivamente in Italia, ma anche in tutta Europa, come unico codice completo di legislazione marittima⁵.

Diversi furono evidentemente i contesti di formazione, sotto molteplici punti di vista: in particolare il progetto di Azuni vide la luce in una congiuntura storica, politica e culturale, quella degli anni Novanta successivi alla Rivoluzione, notevolmente differente dal decennio precedente, in cui furono elaborati tutti gli altri lavori. In questo senso, anche se per il diritto commerciale e marittimo le istanze di rinnovamento non furono paragonabili a quelle dei settori giuridici interessati dalle più urgenti riforme, Azuni poté senz'altro beneficiare di una nuova e più feconda stagione, nonché del confronto con i precedenti progetti marittimistici.

Al di là delle diversità che spiccano ad un primo sguardo, emerge comunque una significativa e generale assonanza, la quale rimanda a una vivace circolazione di idee tra i professionisti del commercio per mare in ambito mediterraneo. Del resto, una temperie di apertura e scambio è connaturata al diritto del commercio marittimo, la cui spiccata vocazione consuetudinaria e internazionale richiama direttamente il dibattuto concetto di *lex mercatoria*⁶.

Sulle orme del modello costituito dall'*Ordonnance* colbertina del 1681, la sfida più ardua riposava proprio nel coniugare le peculiarità marittimistiche con l'intelaiatura di una "moderna" codificazione nazionale, verso la quale andavano allora compendosi passi importanti. Com'è noto, al volgere del secolo il codificatore napoleonico sarebbe intervenuto nel segno della semplificazione, integrando il diritto commerciale marittimo nel terrestre *Code de commerce* del 1807, al Libro secondo⁷. Ciò avrebbe

³ L'edizione ufficiale fu pubblicata a Venezia nel medesimo anno per i tipi de "li figliuoli del qu: Z. Antonio Pinelli, stampatori ducali". Cfr. G. Zordan, *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, Padova 1981, I. *Quarant'anni di elaborazione al tramonto della Repubblica*, pp. 230-236.

⁴ D.A. Azuni, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S.M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni, Giudice del consolato di Nizza, l'anno 1791*, in Biblioteca universitaria di Sassari (=BUS), Ms. 21 (per un totale di 333 carte). A Torino è stata rintracciata un'ulteriore copia manoscritta del codice, la quale si differenzia da quella sassarese per la presenza di un *Discorso Preliminare* e di un *Indice*, nonché per il titolo: *Progetto d'un Nuovo Codice delle Leggi di S.M. il Re di Sardegna per la Navigazione e la Marina Mercantile*, in Biblioteca Reale di Torino, *Miscellanea Patria, Manoscritti*, 80-7.

⁵ P.S. Leicht, *L'elaborazione del codice della veneta marina mercantile*, in *Studi di storia e diritto in memoria di Guido Bonolis*, Milano 1942, p. 87.

⁶ Per il vasto dibattito in tema di *lex mercatoria* e la copiosa bibliografia sul punto si rimanda a: C. Petit, *Mercatura y ius mercatorum. Materiales para una antropologia del comerciante premoderno*, in C. Petit (ed.), *Del ius mercatorum al derecho mercantil. III Seminario de Historia del Derecho Privado, Sitges, 28-30 de mayo 1992*, Madrid 1997, pp. 15-70; V. Piergiovanni (cur.), *From lex mercatoria to commercial law*, Berlin 2005; M. Fortunati, *La lex mercatoria nella tradizione e nella recente ricostruzione storico-giuridica*, in "Sociologia del diritto", XXXII (2005)/2-3, pp. 29-41 (e gli altri contributi presenti nel volume della rivista indicato); C. Petit, *Historia del derecho mercantil*, Madrid 2016, pp. 21-84.

⁷ Del resto, l'elaborazione dello stesso *Code de commerce* si arrestò in Consiglio di Stato nel valutare l'opportunità di integrarvi o meno la normativa marittimistica, a fronte della proposta di un ulteriore *Code de la Marine*, presentata dalla sezione di legislazione. Il dibattito scientifico sarebbe proseguito a lungo, protraendosi in Italia anche dopo l'avvento del codice della navigazione del 1942: R. Ferrante,

rappresentato, ad un tempo, la fine di una secolare tradizione di autonomia del diritto marittimo e il sorgere di un nuovo paradigma, cui i codici ottocenteschi europei si sarebbero uniformati in via generale⁸.

Ad ogni modo, pur essendosi arrestati per la gran parte al livello progettuale, i testi in esame dimostrano non solo che la via dell'autonomia marittimistica era possibile, ma pure che, ancora a fine Settecento, si era pensato ad essa in termini di reale opportunità e concreta fattibilità. Rovesciando la questione, la scelta napoleonica pare dunque tutt'altro che scontata.

Per poter apprezzare più agevolmente le similitudini e le differenze riscontrate nei quattro progetti individuati, risulta utile mettere a confronto l'origine delle iniziative, nonché i profili e i percorsi scientifici degli autori.

1.1. La genesi dei progetti

I lavori sono per lo più accomunati dall'ufficialità, inserendosi nell'opera generale di risistemazione e ripensamento della legislazione intrapresa dai sovrani illuminati europei nel corso del XVIII secolo⁹. In tal senso, per quanto attiene all'*iter* legislativo preparatorio, si riscontrano spiccate analogie tra il percorso napoletano e quello triestino, contraddistinti da decisi interventi sovrani, concepiti quale parte integrante di un complessivo disegno di riformismo.

Lo stretto e problematico rapporto tra la casa d'Asburgo e i sovrani napoletani giocò verosimilmente un ruolo significativo nell'assonanza delle vicende triestine e napoletane: svanita la prospettiva di un'unione con Maria Teresa, Carlo di Borbone ripiegò su Maria Amalia di Sassonia, legata nondimeno da vincoli di sangue con la casa d'Austria¹⁰. L'influenza asburgica si sarebbe acuita con il matrimonio tra Ferdinando di Borbone e Maria Carolina, sorella di Giuseppe II e Pietro Leopoldo.

Le riforme necessarie a incentivare il commercio in generale furono avviate dall'istituzione della Giunta di Commercio, modellata proprio sulle commissioni consultive introdotte nel periodo austriaco¹¹. Seguiva il rinnovamento della macchina

Codificazione e cultura giuridica, II ed., Torino 2011, p. 162.

⁸ Cfr. M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, in M.R. Di Simone, *Percorsi del diritto tra Austria e Italia (secoli XVII – XX)*, Milano 2006, pp. 185-187. La “endiadi” “diritto commerciale-marittimo” sopravvisse comunque idealmente lungo il XIX secolo, per rivivere nelle teorie della più autorevole dottrina commercialistica italiana novecentesca. Con particolare riguardo alla posizione di Alberto Asquini, si veda R. Ferrante, *La cultura giuridica nelle “nuove provincie”. Temi e dibattiti nella Venezia Giulia fino all'unificazione legislativa*, in G. De Vergottini-D. Rossi-G.F. Siboni (curr.), *Fenomenologia di una macroregione. Sviluppi economici, mutamenti giuridici ed evoluzioni istituzionali nell'Alto Adriatico tra età moderna e contemporanea*, Milano 2012, I: *Percorsi storici e storico-giuridici*, p. 428.

⁹ Sul punto, si veda estesamente G. Tarello, *Storia della cultura giuridica moderna: assolutismo e codificazione del diritto*, Bologna 1976. Cfr. C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., I, *Introduzione*, p. XXXIV.

¹⁰ R. Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone. “La fondazione ed il tempo eroico” della dinastia*, in *Storia di Napoli*, Napoli 1972, VII, pp. 464-465, 639.

¹¹ D. Baggiani, *Livorno e la polizia del commercio: formula politica, prassi istituzionale (1737-1748)*, in A. Contini-M.G. Parri (curr.), *Il Granducato di Toscana e i Lorena nel secolo XVIII, Incontro internazionale di studio: Firenze, 22-24 settembre 1994*, Firenze 1999, p. 594; R. Zaugg, *Stranieri di antico regime. Mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento*, Roma 2011, p. 87.

giudiziaria, che pure accomuna le vicende partenopee a quelle asburgiche¹². Per quanto riguarda poi specificamente la materia dei traffici marittimi, confusa e lacunosa, ancorché vitale per l'incremento economico, il *Codice Ferdinando* e il progetto austriaco furono entrambi preceduti da editti sulla navigazione, emanati dai rispettivi sovrani in guisa di preludio a un imminente intervento normativo generale, finalizzato ad apportare ordine e completezza al sistema.

Le riforme dell'organizzazione giudiziaria concepite da Carlo di Borbone si collocano nel periodo di peculiare vivacità per le istituzioni e la cultura giuridica, determinato dal recupero dell'indipendenza dagli Asburgo¹³. Tra gli argini imposti alla giurisdizione feudale, rilievo emblematico presenta l'introduzione del Supremo Magistrato di Commercio¹⁴, in cui fece carriera lo stesso De Jorio¹⁵. All'ultimo grado di giurisdizione mercantile furono sottoposti nuovi consolati di terra e di mare, frutto della ristrutturazione e dell'incremento degli antichi tribunali provinciali¹⁶.

Il 18 agosto 1741 il sovrano preannunciò la promulgazione di un vero e proprio codice per la navigazione e il commercio con il Reale Editto contenente il *Regolamento per la navigazione dei bastimenti mercantili*, del quale ribadì espressamente la portata transitoria¹⁷. Seguirono numerosi altri interventi sulla materia marittimistica, culminati con il *Reale Editto per maggior vantaggio del Traffico, o sia Navigazione*, del 31 gennaio 1759. Il sovrano raccolse così la legislazione marittima da lui precedentemente emanata "in una sola costituzione", apportandovi emende e arricchimenti, e ribadendone la coercitività, prima di partire definitivamente per la Spagna¹⁸.

¹² Le prime proposte per l'istituzione di un tribunale particolare per le cause commerciali erano state avanzate alla fine del vicereame austriaco: G. Caridi, *Una riforma borbonica bloccata: il Supremo Magistrato del Commercio nel Regno di Napoli (1739-1746)*, in "Mediterranea. Ricerche storiche", VIII (2011), n. 21, pp. 93-95.

¹³ Per il contesto politico generale, cfr. R. Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone*, cit.

¹⁴ A.D. Varius, *Pragmaticae edicta decreta interdita regiaeque sanctiones Regni neapolitani*, Neapoli 1772, III, *Titulus CLXXIX, de Officio Supremi Magistratus Commertii, et his quae ei Tribunali incumbunt*, *Prammatica I*, p. 382.

¹⁵ Per l'incarico di De Jorio nel Supremo Magistrato, cfr.: C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., I, *Introduzione*, pp. XLIV-XLV; G.M. Galanti, *Testamento forense* (a cura di I. Del Bagno), Cava de' Tirreni 2003, pp. 77-78 e 376; S. De Majo, *De Jorio, Michele*, cit., p. 271; M. Tita, *De Jorio, Michele*, in *Dizionario biografico dei giuristi italiani*, I, Bologna 2013, p. 683.

¹⁶ Per l'istituzione del Supremo Magistrato e dei consolati, cfr.: F. Perrone, *Il Supremo Magistrato di Commercio*, Napoli 1916; A. Allocati, *Il Supremo Magistrato del Commercio del Regno di Napoli (1739-1808)*, in "Studi Economici", X (1955), nn. 1-2; R. Ajello, *Il problema della riforma giudiziaria e legislativa nel Regno di Napoli durante la prima metà del secolo XVIII*, Napoli 1961, I: *La vita giudiziaria*, pp. 146-168; R. Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone*, cit., pp. 651-652; G. Caridi, *Una riforma borbonica bloccata*, cit., pp. 89-124 (per ulteriore bibliografia, pp. 93-94, ntt. 7-9); R. Zaugg, *Stranieri di antico regime*, cit., pp. 87-88 (per un'approfondita disamina dell'attività processuale del Supremo Magistrato, pp. 132-167); M. Natale, *Sui piatti della bilancia. Le magistrature del commercio a Napoli (1690-1746)*, Napoli 2014, pp. 161-177.

¹⁷ A.D. Varius, *Pragmaticae*, cit., II, *Titulus CLIV, de Nautis, et Portubus*, *Prammatica IX*, p. 584. Pressoché contemporaneo fu l'inizio del tentativo generale di riordinamento della legislazione napoletana vigente nelle materie civili, concepito da Tanucci: cfr. R. Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone*, cit., pp. 655-656; R. Ajello, *Arcana juris: diritto e politica nel Settecento italiano*, Napoli 1976, pp. 29-38; G. Tarello, *Storia della cultura giuridica moderna*, cit., pp. 207-211.

¹⁸ A.D. Varius, *Pragmaticae*, cit., II, *Titulus CLIV, de Nautis, et Portubus*, *Prammatica XIV*, p. 596. Tra i provvedimenti in questione figura l'istituzione della Reale Compagnia delle Assicurazioni Marittime, in

Per la stesura del progetto in esame si dovette attendere la salita al trono di Ferdinando IV. Spinto dall'urgenza di contrastare l'opposizione alla prammatica sulla motivazione delle sentenze da parte delle supreme magistrature, basata sulla supposta lacunosità delle fonti normative, nel 1779 il sovrano ordinò a De Jorio di compilare un nuovo codice marittimo¹⁹.

Il progetto austriaco si presenta quale frutto a lungo atteso di un analogo disegno istituzionale di sviluppo dei traffici mercantili nell'Adriatico, le cui origini vanno rintracciate nella prima patente per la promozione della navigazione e del commercio nell'Austria Interiore, emanata da Carlo VI il 2 giugno 1717 su proposta delle autorità municipali di “avere Emporio in Trieste”²⁰. Ad essa seguirono una seconda patente in materia il 15 marzo 1719 e, tre giorni dopo, la dichiarazione del porto franco, fondamentale – ancorché stabilito in via temporanea - per spostare nettamente il baricentro della vita economica della città dalla terra al mare²¹. Nel 1722 entrò in vigore l'*Editto di Cambio*²², che istituiva il Tribunale di cambio mercantile (in seguito denominato Consolato di mare), competente in prima e seconda istanza per “decidere brevemente, ed a norma delle leggi e dell'equità le liti insorgenti tra negozianti, padroni di barche, ed altri”²³.

forma di società per azioni, nel 1751: Ivi, I, *Titulus XIX, De Assecurationibus, Prammatica V*, pp. 296-299.

¹⁹ Cfr.: C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., I, *Introduzione*, pp. XLIX-L; S. De Majo, *De Jorio, Michele*, cit., p. 270. Per la reazione delle magistrature napoletane alla riforma tanucciana, si veda M. Tita, *Sentenze senza motivi: documenti sull'opposizione delle magistrature napoletane ai dispacci del 1774*, Napoli 2000.

²⁰ P. Kandler, *Documenti per servire alla conoscenza delle condizioni legali del Municipio ed Emporio di Trieste*, Trieste 1848, *Parte II, Introduzione*. Significativamente, al provvedimento seguì la stipula del trattato di commercio tra Carlo VI e la “Porta Ottomana”: Ivi, pp. 4-9. Carlo di Borbone sarebbe giunto al medesimo accordo con Costantinopoli nel 1740, prima dell'adozione degli editti marittimistici: R. Ajello, *La vita politica napoletana sotto Carlo di Borbone*, cit., p. 654; G. Caridi, *Una riforma borbonica bloccata*, cit., pp. 121-122.

²¹ P. Kandler, *Documenti per servire alla conoscenza delle condizioni legali del Municipio ed Emporio di Trieste*, cit., pp. 10-18.

²² L'*Editto* estendeva all'Austria Interiore, in cui era ricompreso il territorio di Trieste, la *Wechsel Patent* adottata nell'Austria danubiana nel 1717. Cfr.: “L'Istria”, 20.10.1849, n. 52/53, p. 211; U. Cova, *Trieste e il suo hinterland in epoca austriaca. Rapporti economico-istituzionali con Carinzia, Stiria, Carniola, Gorizia, Istria e Veneto*, Udine 2005, p. 27; A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico. La cultura nel Litorale Austriaco e nell'Istria tra Settecento e Ottocento*, Udine 2008, p. 99.

²³ *Istruzione in qual modo li Nostri Comandanti, et Officianti d'ambi Nostri Porti Franchi maritimi dell'Austria Interiore Trieste e Fiume [...] abbiano a contenersi verso li Trafficanti, Negozianti, Manifattori, Artisti, e cadaun'altra Persona*, art. XXVII, in P. Kandler, *Emporio e porto franco di Trieste*, Trieste 1864, p. 124. Cfr. E. Faber, *Territorio e amministrazione*, in R. Finzi-L. Panariti-G. Panjek (curr.), *Storia economica e sociale di Trieste*, Trieste 2003, II. *La città dei traffici: 1719-1918*, p. 44. La stretta connessione tra sviluppo del commercio, legislazione e giurisdizione mercantile è ben individuata negli “Annali” dell'alacre archivista ed erudito triestino Luigi de Jenner (1806-1868): “Siccome coll'introduzione del Commercio, abbisognavano anche delle leggi cambiarie, e che per l'addietro venivano le cose diffinite a seconda dello Statuto patrio e del gius comune; così l'Imp.^{re} Carlo VI con Risoluz. Vienna 20.05.1722 emanò l'inclusa Patente a stampa, erigendovi Tribunali Mercantili nelle città di Graz, S. Vito di Carintia, Lubiana, Trieste e Fiume, di prima e seconda Istanza..”. Si veda: 1722, *Notizie civiche*, in L. de Jenner, *Annali di Trieste, VIII Secolare: dall'anno 1700 al 1799*, in ADCT, 1/2. C. 3. Cfr. R. Pavanello, *Squarci di giurisdizione mercantile triestina del Settecento nei diari del Governatore Carlo De Zinzendorf*, in “Quaderni giuliani di storia”, XXXII (2011), n. 2, pp. 275-296.

Seguendo il solco tracciato da suo padre, Maria Teresa dedicò particolare attenzione alla prosperità del porto asburgico, benché non l'avesse mai visitato di persona²⁴, intervenendo con accuratezza nel procedimento di compilazione dell'*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca*²⁵. La stesura iniziale, "primo progetto di una legge austriaca per la navigazione"²⁶, fu compilata dal livornese Pasquale de Ricci, allora Consigliere a capo del settore economico dell'Intendenza commerciale triestina, per essere sottoposta alla sovrana nel 1758²⁷. Già allora, ella rimproverò ai consiglieri di aver perso tempo inutilmente, presentandole un progetto di cui loro stessi avevano ravvisato l'incompletezza: mancavano infatti l'ufficio dei consoli, le costruzioni navali, le avarie, la pesca e soprattutto le assicurazioni²⁸. Maria Teresa individuava un decisivo nesso tra l'elaborazione della legislazione in materia assicurativa e lo sviluppo di "un così importante ramo d'attività d'un emporio marittimo", auspicato sin dalla legge del porto franco²⁹. Allo scopo, incaricò espressamente i consiglieri di uno studio comparato dei sistemi d'assicurazione introdotti ad Ancona, nonché "ne' più prossimi luoghi dell'estero".

L'*Editto* fu sanzionato soltanto il 25 aprile 1774: nella medesima giornata, si ordinava all'Intendenza di eleggere una commissione per discutere di naufragi, getto e avaria, assicurazioni e cambio marittimo, nuovamente tralasciati³⁰. La sovrana era fermamente intenzionata a veder realizzato un completo codice marittimo, cui tali fondamentali temi non potevano mancare. Ciononostante, i lavori si trascinarono stancamente fino a venir accantonati, per essere ripresi dieci anni dopo con Giuseppe II. Una nuova commissione, presieduta dal governatore Brigido - di cui faceva parte lo stesso Ricci - attese dunque alla stesura del *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile*

²⁴ Trieste ricambiò la sovrana con un'affezione speciale, ben espressa da Kandler: "Al nome dell'augusta Imperatrice ci sentiamo compresi da riverenza e gratitudine per la gran donna che fu Madre a Trieste, del qual nome è fregiata una parte precipua della odierna città, il molo maggiore, il porto chiuso delle contumacie sanitarie, l'acquedotto". Si veda P. Kandler, *Storia del consiglio dei patrizi di Trieste dall'anno 1382 all'anno 1809: con documenti*, Trieste 1858, pp. 121 e 136-137.

²⁵ *Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca in data di Vienna, il dì 25 aprile 1774. Ristampato nel maggio 1816*, Trieste 1816. Cfr. *Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca in data di Vienna 25 aprile 1774 coll'aggiunta delle posteriori prescrizioni*, Trieste 1843.

²⁶ F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, Trieste 1914, p. 65.

²⁷ Il progetto di Ricci, compilato in esecuzione del rescritto sovrano del 7 febbraio 1758 e del successivo decreto dell'Intendenza Commerciale del 18 febbraio, è composto da quattordici titoli con "rimarche" a margine. Il manoscritto è conservato in: P. Ricci (cur.), *Editto di Marina e di Navigazione Mercantile prescritto nel Littorale Austriaco, Dossier comprendente testo, aggiunte, modifiche e documenti vari (1758-1785)*, in ADCT, 7. G. 15, pp. 1-38.

²⁸ Cfr. l'"Indice de' Titoli" del progetto Ricci e il rescritto in lingua tedesca, inviato da Maria Teresa all'Intendenza il 1 marzo 1760: Ivi, pp. 38 e 41-42. La trascrizione del rescritto, di mano di Camillo De Franceschi, è rinvenibile in: *Copie di documenti ed atti relativi all'Editto di marina e navigazione austriaco 1760-1774*, in ADCT, 18. G. 9.

²⁹ L'art. V della legge del 1719 recita: "Procuriamo, ed agevoliamo che nei due portifranchi fra breve sia banco o società sufficiente di sicurtà, tanto per le navi che arrivano, che per quelle che partono, ed il quale dia anticipazione per tempo determinato sulle merci di importarsi o depositate in giusta proporzione del capitale". Si veda P. Kandler, *Documenti per servire alla conoscenza delle condizioni legali del Municipio ed Emporio di Trieste*, cit., p. 15.

³⁰ Cfr. F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 142-152.

Marina, ultimato nel 1785³¹.

Le comuni difficoltà incontrate da Maria Teresa e Carlo di Borbone rispecchiano l'effettiva complessità della stesura di un codice marittimistico completo (e soprattutto comprensivo della parte privatistica), di cui nondimeno entrambi i sovrani ravvisavano la necessità.

Guardando poi specificamente al dato cronologico, i lavori triestini e veneziani risultano strettamente contigui: le autorità della Repubblica erano ben coscienti del fermento della vicina piazza triestina, seguendolo con crescente preoccupazione sin dalla prima patente per “la sicura e libera navigazione per l'Adriatico” del 1717, aperta sfida all'egemonia della Serenissima³². Gli Inquisitori veneziani potevano contare non solo sulle informazioni reperite dal console della Repubblica a Trieste, ma anche su di un'intensa attività spionistica, cui contribuì, com'è noto, lo stesso Giacomo Casanova³³. Ulteriore motivo di allarme era costituito dai continui e intensi rapporti commerciali in corso tra la piazza triestina e quella anconetana, frutto dell'intesa sviluppatasi tra i governi di Vienna e Roma ai danni della comune rivale Venezia³⁴.

Per quest'ultima la codificazione marittimistica, prospettata sin dal 1748, rappresentava dunque non soltanto un'esperienza tecnico-giuridica, ma pure un importante tassello dell'urgente programma di riforma politica volto a scongiurare il crollo della Repubblica³⁵. L'impellente necessità di riaffermare la supremazia veneziana sull'Adriatico, incentivando la marineria, il grande commercio e le compagnie commerciali, significava inevitabilmente fare i conti con la concorrenza del principale porto dell'Impero, affrontando complessi nodi, ad un tempo economici e politici³⁶.

Il 28 dicembre 1775, appena un anno dopo la proclamazione dell'*Editto* teresiano e l'insediamento della commissione a Trieste, il Senato veneziano nominò un collegio di suoi membri, incaricato di ultimare entro tre anni il codice di marina, sulla base delle prime tracce già predisposte³⁷. Il testo fu più volte revisionato sino all'approvazione della versione definitiva, il 21 settembre 1786, venendo ulteriormente completato dalle “terminazioni” dei Cinque Savi alla Mercanzia, supplementi aggiunti al codice a partire

³¹ Le vicende inerenti alla codificazione del diritto marittimo per la monarchia asburgica saranno approfondite nel paragrafo 2.

³² G. Panjek, *Una “commercial officina” fra vie di mare e di terra*, in R. Finzi-L. Panariti-G. Panjek (curr.), *Storia economica e sociale di Trieste*, cit., II, pp. 238-242.

³³ In alcune delle sue numerose relazioni, Casanova riportava i tentativi della piazza triestina di estendere i propri traffici verso l'Egitto, le Indie e l'America: C. Curiel, *Trieste settecentesca*, Palermo 1922, pp. 196-211. Cfr.: R. Finzi, *Trieste, perché*, in R. Finzi-G. Panjek (curr.), *Storia economica e sociale di Trieste*, Trieste 2001, I. *La città dei gruppi: 1719-1918*, pp. 35-38; P. Preto, *I servizi segreti di Venezia. Spionaggio e controspionaggio ai tempi della Serenissima*, Milano 2010, pp. 509-515 e 524-529.

³⁴ Ancona fu dichiarata porto franco nel 1732 sulle orme di Livorno, caso di franchigia “più esemplare”, “ricordato e lodato dai contemporanei”: A. Caracciolo, *Il dibattito sui “porti franchi” nel Settecento: genesi della franchigia di Ancona*, in “Rivista Storica Italiana”, LXXV (1963), n. 3, pp. 539-557.

³⁵ Sull'iniziativa senatoria del 1748, che diede avvio ai primi lavori preparatori al codice, cfr. P.S. Leicht, *L'elaborazione del codice della veneta marina mercantile*, cit., pp. 83-84 e G. Zordan, *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., I, pp. 1-62.

³⁶ In particolare per i disegni mercantili e politici del riformatore veneziano Andrea Tron, si veda F. Venturi, *Settecento riformatore*, Torino 1990, V. *L'Italia dei lumi*, 2. *La Repubblica di Venezia (1761-1797)*, pp. 141-198.

³⁷ G. Zordan, *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., I, p. 117.

dal 1789³⁸. Per ironia della sorte, il destino del *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, unico tra i testi in esame a non arenarsi in fase di elaborazione, fu segnato dall'imminente tramonto della Serenissima, di cui rappresentò l'ultima grande opera legislativa³⁹.

Soltanto per il progetto di Azuni l'origine ufficiale non è confermata, in mancanza di provvedimenti regi che ne prevedessero espressamente la compilazione. Durante il regno di Carlo Emanuele III si era registrato un effettivo disegno riformatore in tal senso: infatti, nel 1758 il sovrano aveva ordinato la redazione di un "Codice di commercio marittimo, fondato sulle leggi precedentemente emanate e sull'esperienza dei vantaggi e degli inconvenienti trovati nella loro esecuzione"⁴⁰. L'iniziativa non ebbe però seguito e il successore Vittorio Amedeo III non dimostrò un'attenzione altrettanto spiccata per la politica marittimistica. Ad ogni modo, Luigi Berlinguer è giunto a ipotizzare la sollecitazione, o quantomeno l'effettivo interessamento da parte sovrana, al lavoro di ricerca che condusse Azuni alla stesura del progetto, in particolare attraverso il raffronto con le pratiche adottate negli altri principali porti mediterranei⁴¹.

Nel 1789, appena terminata la pubblicazione del *Dizionario Universale Ragionato della giurisprudenza mercantile*, Azuni inviò alla Corte di Torino il *Saggio di un progetto di un nuovo codice di leggi marittime, e mercantili per tutti gli Stati di S.M.* Nel testo egli argomentava la necessità di tale codificazione, di cui proponeva uno schema con partizione in libri, capi e rispettivi titoli. Oltre ai mezzi necessari, chiese il permesso di "intraprendere da privato un viaggio" a Marsiglia, Genova, Livorno, Ancona (porto pontificio che, come si è visto, aveva riscosso l'interesse specifico anche di Maria Teresa d'Austria) e Napoli⁴². Allo stato, risulta accertato che si assentò a lungo per compiere il suo

³⁸ *Supplemento al Codice per la Veneta Mercantile Marina comprendente sei terminazioni approvate con li decreti dell'eccellentiss. Senato, 6. Agosto, e 19. Settembre 1789*, Venezia 1789; *Terminazione degl'Illustrissimi, ed Eccellentissimi Signori Cinque Savi alla Mercanzia dichiarativa li capitoli 59. Titolo Capitani, e relativo 27. Titolo Parcenevoli del nuovo Codice per la Veneta Mercantil Marina*, Venezia 1792. Cfr. G. Zordan, *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, Padova 1987, II. *Gli anni della vigenza e il tempo della memoria*, pp. 47-84.

³⁹ Nondimeno, durante la prima dominazione austriaca la perdurante vigenza del *Codice* trova riscontro documentale in numerosi atti burocratici e processuali, nonché nella normativa. "Mai d'altronde abrogato espressamente o globalmente", risultò infine tacitamente abolito dall'espresso mantenimento in vigore del *Code de commerce*, stabilito per i soli Lombardo-Veneto, Tirolo meridionale e Dalmazia dalla sovrana risoluzione del 23 dicembre 1816. Invece, il codice napoleonico fu abrogato nel Litorale, dove sarebbe peraltro riemerso a livello di fonte consuetudinaria. Cfr.: G. Zordan, *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., II, pp. 112-205; D. Torbianelli Moscarda, *L'area alto adriatica tra sovranità imperiale e autonomia locale*, Trieste 2002, pp. 232-234; M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, cit., pp. 190-191.

⁴⁰ Il provvedimento giunse dopo il regio editto del 1749, che aveva istituito il porto franco a Nizza, Sant'Ospizio e Villafranca, con l'intento di incentivare i commerci grazie allo sviluppo di un porto sul Mediterraneo alternativo a quello genovese: D. Carutti, *Storia del Regno di Carlo Emanuele III*, Torino 1859, II, pp. 79-85.

⁴¹ Cfr.: L. Berlinguer, *Domenico Alberto Azuni giurista e politico (1749-1827). Un contributo bio-bibliografico*, Milano 1966, p. 93; L. Berlinguer, *Azuni, Domenico Alberto*, in *Dizionario biografico dei giuristi italiani*, I, Bologna 2013, p. 134. Analogamente, si parla di "incarico" ricevuto dal sovrano in: M. Chiaudano, *Azuni, Domenico Alberto*, in *Nuovissimo Digesto Italiano*, II, Torino 1958, pp. 191-192; F. Liotta, *Azuni, Domenico Alberto*, in *Dizionario biografico degli italiani*, IV, Roma 1962, pp. 759-760.

⁴² Il *Saggio* è stato rintracciato da Franca Mele in: Archivio di Stato di Torino, *Contado di Nizza, Porto di Villafranca, Marzo V d'Addizione*, n. 4. Ringrazio sentitamente l'autrice per avermi anticipato i risultati degli studi svolti specificamente sul *Codice* di Azuni.

soggiorno di studio: doveva quindi aver ricevuto necessariamente un'autorizzazione da Torino, oltre che un appoggio politico da parte del Ministero presso i rappresentanti sabaudi di Napoli e Roma⁴³.

Rientrato a Nizza a fine 1789, Azuni ultimò con grande rapidità il testo definitivo. Studi in corso rivelano come il risultato fu conseguito a scapito della completa originalità dell'opera. Articoli e annotazioni, nelle quali lo studioso argomenta le proprie scelte e illustra le fonti cui si ispira, risultano frequentemente frutto di "travasi" di altre fonti legislative marittimistiche (come l'*Ordonnance de la marine* e il *Guidon de la mer*), ovvero di contenuti già presenti nel *Dizionario* (a sua volta a tratti poco innovativo). Del resto, la "disinvoltura" di Azuni nell'avvalersi degli studi altrui è dimostrata pure dall'accusa di plagio rivoltagli nel 1798 dal giurista partenopeo Bartolomeo Pagano, ben nota alla storiografia. Gli fu infatti contestato il palese recupero del *Codice Ferdinando* nel primo libro del *Sistema universale dei principj del diritto marittimo dell'Europa*, con riguardo precipuo alla stesura del piano dell'opera e delle note storiche⁴⁴.

1.2. I profili e il percorso scientifico degli autori

Come si è visto, mentre la paternità del progetto sabauda e di quello napoletano spetta a un autore singolo (ancorché Carlo di Borbone, nell'editto del 1741, avesse prospettato sostanzialmente la nomina di una commissione), il codice asburgico e quello della Serenissima sono invece frutto del lavoro corale di un gruppo di esperti, nominato rispettivamente dall'Intendenza triestina e dal Senato veneziano⁴⁵.

Seppur la caratura scientifica e le carriere professionali degli autori presentino evidenti diversità, i loro profili risultano comunque legati sotto vari aspetti. In particolare, uno spirito pratico e colto insieme sembra rappresentare un tratto comune ai redattori dei progetti in questione. A contraddistinguerli è una spiccata poliedricità professionale, che li vide spaziare dall'esercizio dell'avvocatura alle più elevate cariche giudiziarie, sino ad importanti ruoli nell'amministrazione, mantenendo sempre però una peculiare specializzazione in campo economico e commercialistico.

Ricci aveva cominciato la sua carriera a Trieste nel 1751, come Presidente del Giudizio mercantile di prima istanza: l'anno seguente esordì alla Suprema intendenza commerciale, assurgendo infine ai più alti livelli del governo triestino come presidente della commissione "in publicis et oeconomicis"⁴⁶. Azuni, dopo un lungo tirocinio

⁴³ Azuni stesso si esprime nei termini di incoraggiamento e gradimento del proprio lavoro da parte della Corte, finanche di ordine del sovrano a compilare il codice di diritto marittimo. Ad ogni modo, secondo Berlinguer, tali affermazioni risultano prive di riscontro documentale: L. Berlinguer, *Domenico Alberto Azuni giurista e politico*, cit., p. 92.

⁴⁴ Secondo Moschetti, Azuni conobbe personalmente De Jorio, che gli avrebbe facilitato la consultazione del *Codice Ferdinando* durante la sosta partenopea, nel settembre 1789: C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., I, *Introduzione*, pp. LXXXI-LXXXV. Cfr.: L. Berlinguer, *Domenico Alberto Azuni giurista e politico*, cit., pp. 95, 149-153; L. Berlinguer, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., p. 134.

⁴⁵ Carlo di Borbone aveva affermato di voler procedere alla pubblicazione del codice "dopo maturo e diligente esame e consiglio di varie persone dotte, intelligenti e prudenti": A.D. Varius, *Pragmaticae*, cit., II, *Titulus CLIV, de Nautis, et Portubus, Prammatica IX*, p. 584.

⁴⁶ Cfr.: M.G. Biagi, *Giuseppe Pasquale Ricci funzionario imperiale a Trieste (1751-1791). Primi risultati di una ricerca*, Pisa 1986; A. Trampus, *Carriere professionali nel litorale austriaco. La formazione del funzionario in età*

nell'amministrazione e l'incarico di giudice del Consolato di commercio di Nizza, acquisì la posizione e il miglioramento economico necessari al concepimento del progetto in questione, iniziato con la stesura del *Saggio*, grazie alla nomina a senatore nel 1789⁴⁷.

Mentre per Ricci e Azuni il successo in magistratura precedeva il “salto di qualità” che li portò a collaborare con i sovrani, esercitando la loro speciale vocazione alla progettazione legislativa, per De Jorio si può rilevare il percorso inverso. Infatti, negli anni immediatamente successivi alla compilazione del *Codice Ferdinando* esordiva nella magistratura civile (1783), iniziava la scalata nel Supremo Magistrato del Commercio (1786) e assumeva – tra le altre - le cariche di delegato del Banco del Salvatore (1788) e di assessore d'economia del Real fondo della Separazione dei Lucri (1789), coronando infine la carriera giudiziaria nel Sacro Regio Consiglio (1799-1806)⁴⁸.

Una peculiare unione di vocazioni pratiche-professionali e scientifico-culturali si riscontra anche per un altro protagonista delle vicende del progetto austriaco: Giacomo de Gabbiati⁴⁹. Patrizio triestino, “dotto giureconsulto, e celebre fra gli Assicuratori”⁵⁰, a differenza delle altre personalità esaminate non divenne magistrato ma si distinse essenzialmente come notaio di Borsa, uomo d'affari e avvocato in ambito commercialistico, nonché come membro dell'*Accademia degli Arcadi Romano-Sonziaci Tergestini*, protetta dal governatore Brigido⁵¹. Intorno al 1779 tentò “il salto

teresiana, in B. Mazhol-Wallnig-M. Meriggi (Hrsg.), *Österreichisches Italien - Italienisches Österreich? Interkulturelle Gemeinsamkeiten und nationale Differenzen vom 18. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges*, Wien 1999, pp. 358-363; L. Panariti, *Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (secc. XVIII-XIX)*, in R. Finzi-L. Panariti-G. Panjek (curr.), *Storia economica e sociale di Trieste*, cit., II, pp. 377-379; A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico*, cit., pp. 228-230; R. Ferrante, *Codificazione e cultura giuridica*, cit., pp. 208-210.

⁴⁷ L. Berlinguer, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., pp. 132-134; A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico*, cit., p. 254.

⁴⁸ G.M. Galanti, *Testamento forense*, cit., pp. 77-78, 376; M. Tita, *De Jorio, Michele*, cit., p. 683.

⁴⁹ Di seguito si riporterà il cognome privo della particella nobiliare. Nelle fonti e nella storiografia possono ritrovarsi anche le forme “Gabiati” e “Gabiatti”: G. Klingenstein-E. Faber-A. Trampus, *Europäische Aufklärung zwischen Wien und Triest. Die Tagebücher des Gouverneurs Karl Graf Zinzendorf 1776-1782*, Wien-Köln-Weimar 2009, IV: *Index*, pp. 214-215.

⁵⁰ G.L. Morpurgo, *Raccolta di osservazioni sulle assicurazioni marittime e sopra le sicurtà contro i danni ignei, fluviali, ed aerei, e quelle sulla vita dell'uomo di Giuseppe Lazzaro Morpurgo direttore stabile dell'Imp. Reg. privilegiata Azienda assicuratrice, e consultore dell'Imp. Reg. Prov. Concordia di assicuratori in Trieste*, Trieste 1830, *Libro Primo, Prefazione*, p. XXII.

⁵¹ Su iniziativa dell'ex-gesuita romano Giuseppe de Coletti, l'*Accademia* nacque intorno al 1783 come colonia, per l'appunto, “sonziaca” (ossia “friulano orientale”, dalle antiche parlate friulane adottate a Trieste e Muggia) dell'*Arcadia* di Roma. Preceduta da un'analoga *Accademia* goriziana, a Trieste rappresentò il primo importante istituto volto alla promozione della letteratura, nonché di iniziative economiche, distinguendosi per la varietà dell'estrazione sociale degli affiliati. Gettò le basi della prima *Biblioteca pubblica* cittadina (ora *Biblioteca civica* “Attilio Hortis”) e del prestigioso *Gabinetto* (ora *Società di Minerva*. Cfr.: G. Agapito, *Compiuta e distesa descrizione della fedelissima città e porto-franco di Trieste*, Vienna 1824, pp. 240-253; C. De Franceschi, *L'Arcadia Romano-Sonziaca e la Biblioteca civica di Trieste*, Trieste 1930, pp. 33-85; G. Frau, *Il friulano orientale*, in F. Tassin, *Cultura friulana nel Goriziano, Atti del Seminario Gorizia, novembre-dicembre 1987*, Gorizia 1988, pp. 17-33; F. Donà, *L'Arcadia nel Litorale Austriaco all'epoca di Giuseppe II*, in “Quaderni giuliani di storia”, XV (1994), n. 2, pp. 131-136; A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico*, cit., pp. 45-46, 70-71, 206-252.

istituzionale”, candidandosi – senza successo - alla carica di console a Livorno⁵².

Non costituisce sicuramente un caso che si tratti della città natale del contemporaneo Ricci, trasferitosi a sua volta a Trieste su incarico governativo: infatti, tra gli interessi dei vertici asburgici figurava la creazione di un collegamento privilegiato tra i due porti, volto a permettere un’ampia circolazione dei prodotti austriaci⁵³. Pur presentando una storia sensibilmente diversa – Livorno vantava già due secoli di privilegi, sin dall’epoca medicea - i due porti franchi erano legati dai programmi teresiani di “autarchia economica”, volta al “mutuo arricchimento delle terre imperiali”, attraverso il “consolidamento della presenza austriaca nel Mediterraneo”⁵⁴.

Nel 1785 Gabbiati presentò alla commissione, di cui lo stesso Ricci faceva parte, un “Progetto di Legislazione circa le assicurazioni”⁵⁵. Esso consiste in un corpus, completo e inedito manoscritto, concepito come titolo riguardante la fondamentale – e sino ad allora trascurata – materia assicurativa, da inserire nel *corpus* del *Progetto del Codice per l’Austriaca Mercantile Marina*⁵⁶. Come si vedrà in seguito, l’apertura scientifica di Gabbiati si ricava in particolare dalle qualità delle corpose note marginali, che arricchiscono ulteriormente l’apparato di articoli sulle assicurazioni, voluminoso a sua volta⁵⁷.

Se per Gabbiati le peregrinazioni professionali rimasero infruttuose, esse risultarono invece preziose per il percorso di Azuni: mentre il primo, nonostante la capacità di speculazione dimostrata nel lavoro che si esaminerà, rimase confinato in un panorama pur sempre periferico, il secondo riuscì a far riconoscere la propria competenza in ambito marittimistico a livello europeo. Com’è noto, quest’ultima gli valse la chiamata a collaborare alla stesura del secondo libro del *Code de commerce*⁵⁸.

Dopo il viaggio di studio, direttamente finalizzato alla compilazione del codice marittimo sabaudo, Azuni fu costretto a nuovi spostamenti dal volgere della situazione politica a Nizza. Nel 1792, una volta giunte le armate rivoluzionarie, iniziò per l’autore un vero e proprio “pellegrinaggio”, che l’avrebbe portato a Torino, Genova, Modena, Parma, Pisa, Livorno, Venezia e infine a Trieste⁵⁹.

⁵² R. Ferrante, *Port, emporium and free port: the institutions and rights in the culture of Trieste between the eighteenth and nineteenth century*, in G. De Vergottini-V. Piergigli-I. Russo (eds.), *The Adriatic Territory. Historical overview, landscape geography, economic, legal and artistic aspects*, Frankfurt am Main-New York 2017, p. 269. Lo stesso contributo in lingua italiana è di imminente pubblicazione.

⁵³ L. Panariti, *Assicurazione e banca*, cit., p. 378.

⁵⁴ D. Baggiani, *Livorno e la polizia del commercio*, cit., pp. 591-596.

⁵⁵ Il titolo completo del manoscritto è: *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni compilato da me Giacomo de Gabbiati Patrizio Triestino, e di Legge Dottore e presentato alla Commissione stabilita, per proporre un Codice di Marina a S.M. Imperiale cui fu spedito l’Anno 1785 per la sua Sovrana approvazione* (ADCT, 19. A. 17).

⁵⁶ Circa l’inserimento del contributo di Gabbiati nel complesso dei titoli componenti il *Progetto*, cfr.: *Progetto del Codice per l’Austriaca Mercantile Marina* [1785], cit., *Capitolo XVIII. Delle assicurazioni*, §§ 322-618, pp. 129-275; F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 152-153.

⁵⁷ Il profilo di Gabbiati, nonché quanto riguarda specificamente il suo manoscritto, saranno approfonditi nel paragrafo 3.

⁵⁸ Cfr. R. Ferrante, *Codificazione e cultura giuridica*, cit., pp. 169-172.

⁵⁹ Cfr.: M. Chiaudano, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., pp. 191-192; F. Liotta, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., p. 760; L. Berlinguer, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., p. 134.

Con ogni probabilità Azuni fu indotto a sostare nel porto asburgico soprattutto per necessità economica. Sull'onda del successo editoriale del *Sistema universale dei principj del diritto marittimo dell'Europa* (Firenze 1795-1796), opera che coronava l'approfondimento sistematico dei temi sviscerati nel *Dizionario* e nel *Codice*, arricchendoli di un respiro internazionale⁶⁰, Azuni fu contattato dalla tipografia editrice triestina Wage, Fleis e C. per una collaborazione di reciproco interesse⁶¹. L'accordo iniziale tra le parti prevedeva la pubblicazione di un'opera originale: curiosamente, il lavoro designato in un primo momento era proprio lo stesso progetto del *Codice della Legislazione Marittima*, che sfiorò quindi di poco l'edizione per i tipi asburgici. Il manifesto editoriale, che nel 1796 annunciava a Trieste la pubblicazione del *Codice delle leggi del Commercio marittimo e terrestre dell'Europa*, non ebbe alcun seguito, non riuscendo verosimilmente l'autore a concludere in tempi brevi il lavoro. Come si evince dal rimaneggiamento del titolo, era necessario un approfondimento della stesura iniziale⁶².

Infatti, nello stesso anno l'editore preferiva optare per una più agevole seconda edizione "riveduta ed aumentata" del *Sistema*, frattanto esaurito a Firenze⁶³. L'iniziativa, ancorché ridimensionata, consentì nondimeno ad Azuni di inserirsi bene nel tessuto culturale-scientifico triestino: dal frontespizio dell'opera si apprende della sua associazione all'*Accademia Romano-Sonziaca*, di cui fece parte lo stesso Gabbiati, destinata comunque di lì a poco a cessare l'attività⁶⁴.

Inoltre, la seconda edizione aprì la via alla circolazione internazionale dell'opera, di per sé già improntata alla più innovativa dottrina: infatti, essa fu immediatamente seguita da numerose edizioni in lingua straniera, oltre che dall'attività di consulenza prestata da Azuni per la redazione del progetto del *Code de commerce*⁶⁵.

A conferma del sodalizio con l'editore asburgico, nonché del "criterio di utilità pratica" principalmente perseguito dal sassarese, nel medesimo frangente questi sceglieva di completare il quinto e ultimo volume de *Il mentore perfetto de' negozianti*, rimasto incompiuto a causa della morte dell'autore Andrea Metrà⁶⁶.

⁶⁰ Si comprende dunque come il *Sistema* costituì l'unica opera del sassarese a godere di "un vasto successo internazionale": L. Berlinguer, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., p. 134.

⁶¹ In generale sul periodo triestino di Azuni e particolarmente sui relativi rapporti editoriali, cfr.: Ivi, pp. 160-166; A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico*, cit., pp. 256-260.

⁶² L'ipotesi è formulata da Antonio Trampus in *Tradizione storica e rinnovamento politico*, cit., pp. 256-260. Secondo Berlinguer, l'iniziativa sarebbe fallita invece per "ragioni di mercato editoriale": L. Berlinguer, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., p. 102.

⁶³ D.A. Azuni, *Sistema universale dei principj del diritto marittimo dell'Europa del signor senatore Domenico Alberto Azuni, Patrizio sassarese, Socio delle Reali Accademie delle Scienze di Napoli, di Torino, di Firenze, della Ducale Accademia di Modena, degli Immobili d'Alessandria, dell'Aruntica di Carrara, e della Romano-Sonziaca di Trieste*, II ed. riveduta ed aumentata dall'autore, Trieste 1797, Tomo Secondo.

⁶⁴ Cfr. A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico*, cit., p. 261.

⁶⁵ La prima traduzione francese del *Sistema*, edita a Parigi nel 1798, fu realizzata proprio sulla base dell'edizione triestina. Azuni lo afferma espressamente in apertura alla terza versione parigina, pubblicata nel 1805, che costituiva ormai un lavoro "essenzialmente diverso" dal primo *Sistema*. D.A. Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, Paris 1805, *Avertissement*, I. La seconda edizione parigina risale al 1801; si annoverano poi quella spagnola nel 1802 e quella americana, edita a New York nel 1806. Cfr.: F. Liotta, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., p. 760; L. Berlinguer, *Azuni, Domenico Alberto*, cit., p. 134.

⁶⁶ A. Metrà, *Il mentore perfetto de' negozianti, ovvero guida sicura de' medesimi, ed istruzione, per rendere ad essi più agevoli, e meno incerte le loro speculazioni*, Trieste 1797, V. Ancorché "di scarso valore scientifico", l'opera si

La marittimistica triestina di successiva generazione avrebbe apprezzato particolarmente l'approfondimento sistematico raggiunto nel *Sistema*: del resto, Azuni rappresentava ormai un'autorità del settore a livello europeo⁶⁷. Suo grande estimatore fu lo stesso Domenico Rossetti, patrizio triestino, avvocato e componente del "tribunale delle prede", autore dell'ottocentesco *Progetto del Codice marittimo austriaco*. Quest'ultimo avrebbe rappresentato il più elevato sforzo verso l'unificazione e l'autonomia del diritto marittimo asburgico, dopo i precedenti tentativi settecenteschi in esame⁶⁸. Analizzando il *Repertorio di Opere di legislazione marittima*, manoscritto in cui Rossetti indicava le fonti reperite e studiate per la stesura del progetto, si può apprezzare il ruolo fondamentale riservato ai lavori di Azuni tra le opere dottrinali⁶⁹. Rossetti destinava ad essi parole di plauso, confermando in particolare la rilevanza del *Sistema* e del *Dizionario* per la costruzione di un primo schema, base del futuro *Progetto del Codice marittimo austriaco*⁷⁰.

1.3. Una temperie di apertura e confronto

Nel complesso, tali considerazioni fanno pensare ad un'ampia circolazione delle fonti legislative e delle dottrine di diritto marittimo, nonché degli stessi professionisti, a cavallo tra Sette e Ottocento. Il rilievo risulta confermato dal ruolo fondamentale attribuito alla comparazione per la stesura dei progetti in esame: gli autori si confrontavano con il vasto panorama della scienza e della legislazione marittima coeva, la cui analisi era ritenuta di fondamentale rilievo propedeutico alla stesura dei nuovi codici.

Nel caso dei compilatori austriaci e di Azuni, vi sono precise tracce di indagini svolte appositamente all'estero. Per quanto riguarda i primi, la necessità di rapportarsi con la regolamentazione degli Stati vicini era caldamente sottolineata dalla stessa Maria Teresa, in particolare nel ramo assicurativo. Come si vedrà, le note a margine apposte da Gabbiati al suo "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni" (denominate "rimarche", secondo l'uso già comune nei lavori asburgici) rivelano effettivamente una profonda conoscenza delle fonti marittimistiche europee, sia legislative che dottrinali,

rivela "assai utile per valutare la situazione economico-istituzionale delle varie piazze mercantili, e affidabile in particolare per Trieste". Il quinto volume reca una lunga voce dedicata al porto asburgico: R. Ferrante, *Port, emporium and free port*, cit., p. 277. Cfr. A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico*, cit., pp. 259-260.

⁶⁷ A titolo esemplificativo, si veda G.L. Morpurgo, *Raccolta di osservazioni sulle assicurazioni marittime e sopra le sicurtà*, cit., Prefazione, pp. XXI-XXII.

⁶⁸ D. Rossetti, *Progetto del Codice marittimo austriaco*, in ADCT, 1/2. B. 28 (Libro I, sez. 1.a e 2.a: 1834) e 1/2. B. 28. A. (Libro I, sez. 1.a e 2.a e Libro II: 1835). Cfr., a stampa: D. Rossetti, *Progetto del primo libro di un codice marittimo austriaco contenente il diritto pubblico marittimo*, Vienna 1840.

⁶⁹ *Repertorio di Opere di legislazione marittima* (di mano di Domenico Rossetti), in ADCT, 19. A. 10. Lo stesso volume contiene anche il *Repertorio dei Testi di legge marittima*, sempre manoscritto da Rossetti. Cfr. M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, cit., pp. 192-193.

⁷⁰ In particolare, Rossetti si riferiva alla seconda edizione del *Dizionario*: D.A. Azuni, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, II ed., Livorno 1822-1833, 4 voll. Quanto al *Sistema*, costituendo l'edizione triestina "l'opera che l'autore poi tradusse ed ampliò in lingua francese, e pubblicò a Parigi nel 1805", Rossetti affermava che "basta valersi dunque del testo francese": *Repertorio di Opere di legislazione marittima*, cit., pp. 3-5.

oltre che della prassi giurisprudenziale⁷¹.

Un'analoga padronanza si riscontra in De Jorio, ancorché nel suo caso non sia emersa evidenza di viaggi direttamente propedeutici ai lavori del *Codice Ferdinando*. Nel primo tomo introduttivo trova infatti spazio un ampio esame della situazione dei commerci nelle principali nazioni europee e, in chiusura del secondo volume, l'analisi critica della più nota dottrina marittimistica inserita per estratto nel *Codice*⁷².

Il confronto con l'esempio proveniente dall'estero risulta di primaria importanza anche per la genesi del *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, nonostante in esso non si trovino disamine simili a quelle di De Jorio, non conformi del resto al "connaturato spirito empirico e pragmatista dell'animo veneziano"⁷³. I Presidenti del Collegio senatorio, Alvise Contarini, Alvise Mocenigo e Zuanne Zusto, all'atto di presentare la prima parte del progetto, affermavano espressamente di aver confrontato "le ordinanze delle più illuminate potenze marittime, e gli Auttori, e Inquisitori più accreditati" in materia marittimistica⁷⁴. Nel passaggio dal progetto al *Codice*, che vide la competenza esclusiva dei Cinque Savi alla mercanzia, suprema magistratura veneziana cui spettava la vigilanza sul commercio terrestre e marittimo, si ritenne necessaria un'ulteriore e puntuale opera di adeguamento alla legislazione e alla prassi in vigore nelle principali piazze italiane ed europee⁷⁵.

Una tale temperie di apertura e confronto, riflesso della stessa peculiare vocazione extra-statale giusmarittimistica, sfociò in un'istanza fondamentale, condivisa dai progetti esaminati. Si intese conferire autonomia scientifica al diritto marittimo nel suo complesso, attraverso la riunione delle disposizioni di carattere privatistico, già tradizionalmente separate dal diritto del commercio terrestre, a quelle di natura pubblicistica, la cui consueta sede sistematica era rappresentata invece dal diritto internazionale.

Pur considerando il carattere del progetto di De Jorio, più simile alla "trattazione

⁷¹ A titolo esemplificativo, si vedano in *Appendice* le "rimarche" all'art. 13, che permette l'assicurazione sulla vita e sarà esaminato nel paragrafo 3.2.

⁷² C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., I, Tomo I, Tit. II. Istruzioni Generali del Codice, Cap. LIX. Stato attuale dell'Europa, rispetto al Commercio, pp. 179-206 e Tomo II, Libro I. Delle leggi del mare, Tit. XIV. Biblioteca degli scrittori marittimi, pp. 428-454. Secondo Massimo Tita, il progetto di De Jorio rappresenta "quasi un codice universale della navigazione, non limitato alle fonti legislative, alle consuetudini e alla giurisprudenza italiana o dei paesi del Mediterraneo": M. Tita, *De Jorio, Michele*, cit., p. 684. Cfr.: S. De Majo, *De Jorio, Michele*, cit., p. 270; S. Bagnulo-A. Cernigliaro-M.R. Fortezza-M.G. Zinno (curr.), *Tra legislatori e interpreti nella Napoli di antico regime*, cit., p. 154; C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., I, *Introduzione*, pp. LIII-LXXII.

⁷³ G. Zordan, *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., I, p. 149.

⁷⁴ *Scrittura dei Presidenti del Collegio deputato alla formazione del codice di Marina - Venezia, 1 Giugno 1777*: Ivi, *Documenti*, n. 16, p. 304.

⁷⁵ Un importante emendamento interessò il titolo delle *Sicurtà*: dopo "replicati esami, e pesantissime considerazioni", considerato che "le emule Piazze di Trieste, di Livorno, e di Genova, e la Francia, e l'Inghilterra, ed il Portogallo fanno a un dipresso altrettanto", si decise di permettere agli assicuratori di concordare in piena libertà con l'assicurato il valore del bastimento. Si abrogava così l'anacronistica restrizione del terzo scoperto, ormai difforme dalla pratica corrente: *Scrittura dei Capi di piazza e dei parcenevoli - Venezia, 10 giugno 1785*, Ivi, *Documenti*, n. 26, p. 361. Cfr. *Codice per la Veneta Mercantile Marina, approvato dal decreto dell'eccellentissimo Senato 21. settembre 1786, Venezia 1786, Parte Seconda, Tit. VI, Sicurtà*, art. 21, p. 184.

dottrinale” che ad un testo normativo, nonché la scarsa originalità riscontrabile nel progetto di Azuni, il risultato fu generalmente ricercato attraverso la formulazione di norme innovative⁷⁶. Si elaborarono testi pensati ormai sul modello di codice “moderno”, nel senso “tarelliano” del termine⁷⁷. Tale modello fu invocato per porre rimedio a una situazione normativa lacunosa e disorganica come in pochi altri settori, esigenza che spingeva evidentemente a confrontarsi con le esperienze straniere vicine⁷⁸.

2. Austria e “codificazione” del diritto marittimo nella seconda metà del XVIII secolo

Focalizzando l’attenzione sui lavori della codificazione marittimistica asburgica dopo i primi fondamentali provvedimenti in tema di navigazione introdotti da Carlo VI per il porto triestino, si individuano due essenziali criticità.

In primis, lo stallo secolare cui andarono incontro i lavori sul codice marittimo dopo la promulgazione dell’*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca* nel 1774 (per la quale del resto si erano dovuti attendere ben sedici anni). In tale ritardo si può cogliere un preciso riflesso della limitata e poco lungimirante visione politico-istituzionale, improntata alla costante procrastinazione dei provvedimenti che avrebbero potuto giovare allo sviluppo economico, commerciale e industriale del principale porto asburgico sul Mediterraneo, ben delineata dal letterato triestino di maggior caratura del tempo: Antonio De Giuliani⁷⁹.

⁷⁶ C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., I, *Introduzione*, p. LIV. Cfr.: S. De Majo, *De Jorio, Michele*, cit., p. 270; S. Bagnulo-A. Cernigliaro-M.R. Fortezza-M.G. Zinno (curr.), *Tra legislatori e interpreti nella Napoli di antico regime*, cit., p. 154; M. Tita, *De Jorio, Michele*, cit., p. 684. Sull’innovatività delle norme del *Codice per la Veneta Mercantile Marina*: F. Schupfer, *Manuale di storia del diritto italiano: le fonti, leggi e scienza*, IV ed. riveduta e riordinata, Città di Castello-Roma 1908, pp. 691-692; P.S. Leicht, *L’elaborazione del codice della veneta marina mercantile*, cit., p. 83; G. Zordan, *Il Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., I, pp. 86 e 147.

⁷⁷ Circa il pensiero di Tarello, il riferimento va soprattutto a *Storia della cultura giuridica moderna*, cit. Per la “fiducia” di Rossetti nel modello codicistico, ormai “definitivamente imposto in area asburgica” nonostante l’avversione a quanto rimandasse all’esperienza napoleonica: M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, cit., pp. 191-192.

⁷⁸ Emblematico sul punto Azuni: “Si sa quanto sia scarsa la nostra legislazione sugli affari di commercio, e marittimi [...] Quindi ben soventi è d’uopo ricorrere alla legislazione de’ nostri vicini, talora non molto adatta alle circostanze de’ nostri Porti, e de’ tempi, e talora anche ai casi giudicati dai nostri Magistrati non sempre uniformi, o non sempre analoghi al bisogno”. Si veda D.A. Azuni, *Discorso Preliminare*, in *Progetto d’un Nuovo Codice delle Leggi di S.M. il Re di Sardegna per la Navigazione e la Marina Mercantile*, cit., pp. 11-12.

⁷⁹ De Giuliani nacque a Trieste nel 1755, da famiglia di nobili origini ma in difficoltà economica. Si laureò in legge a Vienna, dove conobbe Martini e Sonnenfels, il cui pensiero avrebbe assorbito e rielaborato. Tornato a Trieste, dopo la pratica legale rinunciò all’impiego nel Giudizio civico provinciale per dedicarsi alle ricerche per il potenziamento del porto triestino. Le *Riflessioni politiche sopra il prospetto attuale della città di Trieste* (Vienna 1785) ne costituiscono la prima espressione, apprezzata dallo stesso Giuseppe II. Vi osserva l’autore (pp. 9-10): “..le viste limitate, che si ebbero nel piano della Città nascente, cosichè in una perfetta ignoranza de’ possibili cambiamenti, che pur erano deducibili dal giornaliero aumento della popolazione, e dal seguito necessario delle cose, Trieste andò da se formandosi in mezzo alle più aperte contraddizioni, e nel mentre che con tutto calore si ragionava sopra la vanità de’ fatti tentativi”. Cfr.: G. Negrelli, *De Giuliani, Antonio*, in *Dizionario*

In secondo luogo, considerazione più specifica va attribuita al problema dell'inserimento nel codice della materia assicurativa, tralasciata dall'*Editto*. Si assumerà dunque quest'ultimo provvedimento come spartiacque cronologico per addentrarsi nell'analisi degli intricati lavori settecenteschi al codice marittimo asburgico, prestando particolare attenzione alla disciplina delle assicurazioni.

2.1. La gestazione dell'*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca*: 1758-1774

Nella stesura iniziale compilata da Pasquale de Ricci nel 1758, si ritrova una diversa intitolazione: "Editto di *Marina* e di Navigazione Mercantile prescritto nel Littorale Austriaco". Il riferimento originario alla "Marina", in seguito escluso dalla versione definitiva del provvedimento, fa pensare che Ricci, cui Maria Teresa aveva ritenuto espressamente di affidarsi in via esclusiva⁸⁰, avesse inizialmente pensato a un codice comprensivo anche della parte privatistica del diritto marittimo, in linea con gli auspici della sovrana⁸¹.

Alle osservazioni inviate da Maria Teresa alla Suprema Intendenza Commerciale con il rescritto del primo marzo 1760, seguì un fittissimo scambio di pareri con l'autorità provinciale. Nel *Dossier* comprendente tale frammentaria documentazione, conservato nel "Lascito Rossetti", di cui fa parte la sezione "Diritto marittimo" dell'Archivio Diplomatico del Comune di Trieste, le informazioni reperibili in merito ai lavori sulla materia assicurativa risultano davvero esigue: l'impressione che si ricava è che, nonostante l'incitamento della sovrana, la priorità fosse stata data ad altri settori. Al riguardo, da una "Ulteriore umilissima delucidazione di alcuni articoli dell'*Editto di Marina* compresi nelle rimarche di Vienna", la quale non reca né firma né data, si evincono alcune interessanti informazioni. Al nono paragrafo si afferma:

Il Titolo delle *assicurazioni* è riguardato dal Referente per intempestivo, dacché non è stabilita in Trieste alcuna Compagnia; all'occasione di questo stabilimento converrà statuire il Normativo, addattando al tempo, alle circostanze, al Fondo, e all'obbligazioni che assumesse la Compagnia. In fatti le Rimarche di Vienna suggeriscono una tal qual siasi *Istruzione*, anziché un completo *Titolo*, ma si reputa pericoloso di istruire i nostri sudditi sopra Ordinanze e leggi aliene, maggiormente che l'Istruzione, talvolta erronea, indurrebbe Civile Responsabilità. Del resto non può umiliarsi adesso, e si umilierà il comesso separato Rapporto concernente lo Stabilimento in Trieste di una Compagnia d'Assicurazione, dopo che a riguardo di quella già stabilita in Ancona saranno pervenute all'Intendenza a le necessarie originarie Notizie e Informazioni⁸².

Ricci elaborò dunque in breve tempo una seconda stesura dell'*Editto Politico di*

biografico degli italiani, XXXVI, Roma 1988, pp. 151-154; G. Negrelli, *L'Illuminista diffidente. Giuseppinismo e Restaurazione nel pensiero politico di Antonio De Giuliani*, Bologna 1974; R. Ferrante, *Codificazione e cultura giuridica*, cit., pp. 205-206; R. Ferrante, *Port, emporium and free port*, cit., p. 272.

⁸⁰ Cfr. F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., p. 69.

⁸¹ Si vedano, oltre al testo dell'*Editto* stesso, le disposizioni sovrane iniziali e le istruzioni rassegnate da Ricci all'Intendenza commerciale: P. Ricci (cur.), *Editto di Marina e di Navigazione Mercantile prescritto nel Littorale Austriaco*, cit., pp. 3-5.

⁸² Il corsivo corrisponde alle sottolineature del manoscritto: Ivi, p. 121. D'ora in poi, si apporteranno modifiche alla punteggiatura originale delle fonti citate, per una migliore lettura e comprensione del testo.

Navigazione Mercantile austriaca, intervenendo sulla versione originaria del 1758 con emende, tagli e aggiunte di interi titoli, tra cui uno dedicato alle assicurazioni. Il progetto modificato dell'*Editto* fu spedito per osservazioni e consigli alle amministrazioni commerciali di Fiume e Segna (città litoranea che, a differenza di Trieste, era reputata esercitare “molto largamente la navigazione”).

Nel rapporto del 5 ottobre 1760, la luogotenenza di Fiume si esprimeva sul titolo in materia assicurativa in termini lusinghieri, reputandolo “un’opera abbastanza sminuzzata, e digerita, e tanto più giusta, quanto che stabilita sulla consuetudine marittima, e sull’equità e perlopiù uniforme al Regolamento della Marina di Francia”⁸³.

Ricevute anche le osservazioni dell’autorità di Segna, attese per più di un anno, l’Intendenza triestina inviò alla sovrana la seconda stesura del progetto, insieme ad un rapporto “illustrativo” suddiviso in tre parti. La prima esponeva le emende introdotte per ordine di Maria Teresa; la seconda i nuovi titoli aggiunti dal compilatore; la terza infine le osservazioni pervenute dalle autorità commerciali di Fiume e Segna.

Nella seconda parte, Ricci affermava testualmente di aver inserito i seguenti titoli: *Dell’ufficio dei consoli, Della costruzione e riparazione delle navi e delle maestranze a ciò necessarie e Delle Assicurazioni*. Le precisazioni dell’Intendenza riguardo a quest’ultimo erano alquanto laconiche: essa non avanzava obiezioni al disegno predisposto da Ricci, il quale aveva tenuto conto accuratamente delle ordinanze marittime di altri Stati e delle consuetudini, nonché delle limitate osservazioni dell’autorità fiumana, cui aveva aderito.

Si comprende come l’Intendenza avesse voluto rimandare di porsi il problema della normativa assicurativa: risultava effettivamente difficile dettarla in anticipo sui tempi, non essendo ancora sorta a Trieste alcuna compagnia d’assicurazioni. Riprendendo l’esortazione contenuta nel rescritto sovrano del primo marzo 1760, si proponeva innanzi tutto di dare inizio alla pratica assicurativa seguendo l’esempio anconetano.

Il titolo *Delle Assicurazioni*, inserito da Ricci nel secondo progetto dell'*Editto*, non si rinviene nella documentazione conservata nel *Dossier*: evidentemente, ad uno stesso risultato pervenne un secolo fa Francesco Basilio, ad oggi l’unico autore di un “lavoro di ampio respiro specificamente dedicato” al diritto marittimo asburgico⁸⁴. Infatti, egli non riporta il titolo nell’*Appendice* alla sua opera *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, dedicata alla trascrizione dei progetti dell'*Editto*.

Nel medesimo *Dossier* si è ritrovato un foglio sciolto contenente un elenco degli allegati mancanti al “Rapporto dato a Corte sotto li 6 giugno 1761”: uno di essi, insieme al “Regolamento di Naufragio, Investimento, Recupero, Getto ed Avarea sub n. VI” e al “Regolamento alla Pesca sub n. XVII”, è proprio il “Regolamento dell’Assicurazione sub n. XI”⁸⁵.

Negli anni seguenti si compivano faticosamente i passi iniziali per la costituzione della prima *Compagnia di Assicurazione* triestina. Come si è visto, dopo che le era stata

⁸³ Il rapporto delle autorità fiumane è riportato in: Ivi, pp. 123-124. Cfr.: F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 119-122.

⁸⁴ Così l’ha definito Maria Rosa Di Simone pensando in particolare al suo *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit.: M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, cit., p. 188. Cfr. V. Piergiovanni, *La storiografia del diritto marittimo*, ora in V. Piergiovanni, *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l’Occidente Medievale e Moderno*, Genova 2012, II, p. 1140.

⁸⁵ P. Ricci (cur.), *Editto di Marina e di Navigazione Mercantile prescritto nel Littorale Austriaco*, cit., p. 43.

sottoposta la prima versione dell'*Editto*, Maria Teresa raccomandò all'Intendenza commerciale triestina di compiere ricerche sul sistema di assicurazione anconetano, delle quali fu incaricato il conte Pietro Pironi Portole, console austriaco ad Ancona⁸⁶.

Nonostante gli sforzi del direttore di Borsa Giuseppe Belusco, che nel frattempo informava del progetto “molti amici corrispondenti di Germania”, i negozianti non si dimostrarono recettivi: il nascente emporio triestino era ancora troppo povero di capitali e incerto del proprio futuro per assumersi le incognite dei rischi assicurativi. Per rassicurare i commercianti nelle more della promulgazione dell'*Editto*, Ricci consigliava di procedere almeno alla ratifica del titolo *Delle Assicurazioni*.

La paternità del piano costitutivo della *Compagnia*, dato alle stampe e trasmesso alla direzione di Borsa il 26 maggio 1764, è da ascrivere allo stesso Ricci. Nonostante le cospicue agevolazioni fiscali concesse dalla sovrana, le sottoscrizioni languivano: l'Intendenza decise così di procedere senz'altro all'istituzione della *Compagnia*, sperando di collocare le azioni restanti in un momento successivo. Nei giorni 1° e 2 ottobre 1766 si tenne finalmente il primo Congresso generale costitutivo⁸⁷.

Sebbene la necessità del codice di marina, e nella specie della promulgazione delle disposizioni sulle assicurazioni, si facesse via via più pressante con la successiva fioritura delle compagnie nella piazza triestina, ancora nel 1769 una risoluzione governativa procrastinò la promulgazione dell'*Editto*, adducendo che “dovesse rimanere in sospenso finché la navigazione mercantile si fosse meglio sviluppata”⁸⁸.

Pur trattandosi di “un'opera completamente elaborata”, comprensiva di “varie disposizioni di diritto privato”, tra cui la “vasta e complicata materia delle assicurazioni”, il progetto restò in stallo per cinque anni⁸⁹. Dopo la realizzazione di un compendio a cura dell'Ufficio aulico e le consultazioni di alcuni commercianti e armatori, nel 1774 si giunse finalmente alla sanzione dell'*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca*.

Basilio formula un'ipotesi suggestiva per spiegare la mancata inclusione nel provvedimento dei titoli relativi a naufragi, getto e avaria, cambio marittimo e assicurazioni. Secondo l'autore, “si trovò la scusa che coteste materie avrebbero trovato il loro posto nei supplementi al Codice Teresiano che si stavano allora preparando”: la base di tale affermazione non è però specificata⁹⁰. A ben vedere però,

⁸⁶ In realtà, la stessa costituzione della compagnia anconetana si trovava ancora allo stadio progettuale. Proprio l'indagine compiuta da Pironi Portole su incarico dell'Intendenza triestina potrebbe aver accelerato i lavori che portarono, il primo aprile 1761, alla nascita della *Compagnia delle Sicurtà Marittime nella piazza d'Ancona*. Quest'ultima si sarebbe distinta per il carattere decisamente privato, diversamente dalle compagnie genovesi e napoletane, operanti in regime di privilegio e monopolio: G. Stefani, *Il centenario delle Assicurazioni Generali (1831-1931)*, Trieste 1931, pp. 14-17; *Nel primo centenario della Riunione adriatica di sicurtà (1838-1938). Volume commemorativo pubblicato in occasione dell'approvazione del 100° bilancio sociale*, Trieste 1939, pp. 54-56.

⁸⁷ G. Stefani, *Il centenario delle Assicurazioni Generali*, cit., pp. 17-23. Cfr.: S. Vital, *Riflessioni sulle Assicurazioni marittime e loro progressi in Trieste*, Trieste 1797; F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., p. 63; *Nel primo centenario della Riunione adriatica di sicurtà*, cit., p. 57; D. Torbianelli Moscarda, *Vicende giuridico-amministrative a Trieste da Carlo VI a Leopoldo II*, Milano 1971, pp. 67-68, nt. 62; L. Panariti, *Assicurazione e banca*, cit., pp. 379-387.

⁸⁸ F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., p. 142.

⁸⁹ Ivi, pp. 142-145.

⁹⁰ Ivi, p. 146.

già nel 1771 l'impianto del *Codex Theresianus* era stato definitivamente abbandonato ed era stata istituita una nuova commissione, principalmente a seguito dell'intervento in Consiglio di Stato del Cancelliere von Kaunitz. Basilio pare allora riferirsi non tanto specificamente al Codice civile teresiano del 1766, quanto piuttosto al proseguimento di un complessivo disegno codificatorio, in cui avrebbe dovuto trovare spazio non solo il diritto civile, ma anche quello commerciale, penale e processuale⁹¹. Se ne ricava l'immagine di un lavoro sinergico, atto a pensare le varie branche del diritto non come nettamente distinte, bensì quali parti di un piano generale, culminato effettivamente nel successivo intervento codificatorio e legislativo giuseppino.

2.2. Dall'Editto del 1774 al Progetto di Codice per l'Austriaca Mercantile Marina del 1785

Non ci si occuperà ora ulteriormente dell'Editto, su cui già si sofferma Basilio, per seguire invece lo stadio successivo degli incessanti lavori di completa codificazione del diritto marittimo austriaco, allorché Giuseppe II subentrò alla madre al trono.

A seguito dell'ordine emesso contestualmente alla promulgazione dell'Editto, il barone de Königsbrunn, consigliere dell'Intendenza commerciale, aveva nominato una commissione per discutere dei temi ancora non disciplinati. Poiché tuttavia nessun progresso era stato conseguito, tutto fu "messo a dormire" negli anni successivi; solo nel 1784 la commissione riprese effettivamente le attività. Ciononostante, il 9 aprile un nuovo gruppo di esperti fu designato dall'autorità provinciale triestina, su deliberazione sovrana, con l'incarico di predisporre "uno schema delle modificazioni, aggiunte e delucidazioni necessarie alle allora vigenti leggi per il commercio e la navigazione"⁹².

La nuova commissione, presieduta da Pompeo de Brigido, Governatore di Trieste, Gorizia e Gradisca⁹³ (succeduto nel 1782 a Karl von Zinzendorf), contava sei ulteriori componenti: Giorgio de Saumil, Consigliere Aulico e Guberniale di Trieste, nonché Presidente del Tribunale Mercantile; Pasquale de Ricci, Consigliere Guberniale; Giuseppe de Bono, Consigliere del Tribunale Civile Provinciale⁹⁴; Pietro Maÿr,

⁹¹ Effettivamente, in sede di discussione del *Theresianus* in Consiglio di Stato, tale differente soluzione fu suggerita in particolare dal relatore Binder, il quale sottolineò pure la necessità di rendere l'estesa opera codificatoria adatta non solo ai domini ereditari, bensì a tutti i territori asburgici: G. Tarello, *Storia della cultura giuridica moderna*, cit., p. 256; E. Dezza, *Lezioni di Storia della codificazione civile. Il Code civil* (1804) e l'*Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (ABGB, 1812), II ed., Torino 2000, p. 129.

⁹² F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 151-152.

⁹³ Nato a Trieste nel 1729 da una famiglia patrizia di antiche origini capuane, seguendo l'esempio paterno intraprese la carriera politica. A Leopoli fu Consigliere di Governo e, dal 1778 al 1782, Governatore. A Trieste ricoprì tale carica dal 7 dicembre 1782 al 1803. Lo stesso De Giuliani ne sottolinea la "instancabile attività", "messa alla prova nella molteplicità degli affari cagionata dall'aggregazione delle Contee di Gorizia, e Gradisca, e nel doppio gravoso impegno di presiedere non solo al Governo, ma ancora ai Tribunali di Giustizia": A. De Giuliani, *Riflessioni politiche sopra il prospetto attuale della città di Trieste*, cit., p. 59, nt. (b). Ritratto decisamente più critico si ritrova invece in: P. Kandler, *Storia del consiglio dei patrizi di Trieste dall'anno 1382 all'anno 1809 con documenti*, II ed., Trieste 1972, p. 263. Per approfondite informazioni su dinastia e cariche: L. de Jenner, *Brigido*, in L. de Jenner, *Genealogie triestine*, vol. III, Parte I (A-K), in ADCT, 1/1. B. 3/1, pp. 107-113.

⁹⁴ Originario di Fiume, dal 1777 al 1782 (prima di assumere la sopracitata carica) fu Vicario civile a Trieste, nonché Referente in oggetti tavolari: L. de Jenner, 1781, in L. de Jenner, *Annali di Trieste, VIII Secolare*, cit.; L. de Jenner, *Bono o Boni*, in L. de Jenner, *Genealogie triestine*, cit., p. 88.

Capitano del Porto⁹⁵ (figura innovativa di magistrato dotato di potere giudicante e di conciliazione, ufficializzata dall'*Editto*)⁹⁶; Franco Guadagnini, dottore in legge e Giacomo Gabbiati, per il Corpo mercantile della piazza triestina⁹⁷.

Dalle lettere del barone Pietro Antonio Pittoni, direttore della polizia triestina, a Zinzendorf, si evince come Gabbiati si fosse inizialmente rifiutato di partecipare alla commissione, aderendovi soltanto in un secondo momento⁹⁸. Non essendo persuaso della competenza degli altri componenti, Pittoni salutò con entusiasmo la decisione di Gabbiati, che stimava invece per la profonda conoscenza della teoria e della pratica marittimistica. Proprio in virtù di quest'ultima, il barone lo aveva già ritenuto capace di ricoprire degnamente la carica di Presidente del Tribunale Mercantile⁹⁹, che diversamente era stata affidata a Saumil, per il quale Pittoni non nutriva particolare ammirazione¹⁰⁰.

Il lavoro della commissione andò ben oltre le aspettative, lungi dall'esaurirsi nella composizione di un semplice schema, della quale era stata incaricata. Grazie all'esperienza maturata da Ricci nella stesura dell'*Editto*, ma anche alla perizia dei singoli commissari, che si suddivisero il lavoro per titoli, si pervenne alla compilazione del *Progetto di Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* nel breve tempo di un anno. Il risultato fu dunque un codice completo, composto da venticinque "capitoli", per un totale di 788 paragrafi, rimasto inedito¹⁰¹.

Rispetto alla magmatica documentazione attinente alla lunga gestazione dell'*Editto*, la consultazione dei materiali relativi ai lavori del 1784-1785 sul *Progetto* risulta facilitata dall'ordinata organizzazione e suddivisione all'interno del "Lascito Rossetti"¹⁰². Al riguardo, si ritrovano: una cartella contenente la prima versione manoscritta di numerosi capitoli del *Progetto* con le relative "rimarche" a fronte, separate osservazioni su alcuni capitoli, nonché un abbozzo dell'indice¹⁰³; il voluminoso manoscritto di

⁹⁵ L. de Jenner, 1776 e 1781, in L. de Jenner, *Annali di Trieste, VIII Secolare*, cit.

⁹⁶ La carica, di cui l'*Editto* fissò definitivamente le funzioni, era già stata istituita nel 1748, con i primi provvedimenti per la riorganizzazione del porto dopo la morte di Carlo VI: *Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca in data di Vienna, il dì 25 aprile 1774. Ristampato nel maggio 1816*, cit., Art. 1, *Dell'ufficio de' Capitani del porto nel Littorale austriaco*, pp. 5-19. Cfr. F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., p. 146.

⁹⁷ L'elenco completo dei commissari è riportato in: G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., Frontespizio.

⁹⁸ A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste, Lettere del barone P.A. Pittoni (1782-1801)*, in "Archeografo triestino", serie IV, V-VI (LIV-LV della raccolta) (1942-1943), n. 90, 16 aprile 1784; n. 92, 1 maggio 1784; n. 93, 31 maggio 1784, pp. 126-133.

⁹⁹ Ivi, n. 63, 23 maggio 1783, pp. 96-97.

¹⁰⁰ Il profilo di Saumil era così definito da Pittoni: "il me paroît tout à fait un homme de bonne société, il connoit la littérature, il a commencé à présider le tribunal et Wassermann est très content de lui. Il ne me paroît point homme à grands principes". Ivi, p. 345.

¹⁰¹ *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* [1785], cit. Rispetto al progetto ottocentesco elaborato da Domenico Rossetti, i capitoli non sono ulteriormente suddivisi in titoli: cfr. M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, cit., p. 192.

¹⁰² Cfr. il materiale riguardante i lavori dell'*Editto*: P. Ricci (cur.), *Editto di Marina e di Navigazione Mercantile prescritto nel Littorale Austriaco*, cit.

¹⁰³ Il titolo con cui è catalogata la cartella non pare davvero appropriato: *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l'attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], in ADCT, 12. F. 7.

Gabbiati, contenente il “Progetto di Legislazione circa le assicurazioni”, prima stesura del futuro capitolo *Delle assicurazioni* del *Progetto di Codice per l'Austriaca Mercantile Marina*¹⁰⁴; infine, il volume manoscritto che presenta il testo definitivo di quest'ultimo, emendato rispetto alle stesure precedenti¹⁰⁵.

Dall'intitolazione con cui è catalogato il volume della versione definitiva, *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina [1785]. Con postille di Domenico Rossetti*, unitamente all'esame del testo, si apprende come questo studioso avesse attentamente analizzato il lavoro dei suoi predecessori, con tutta probabilità per prepararsi alla composizione del suo *Codice marittimo austriaco*¹⁰⁶. Più in generale, l'intero materiale compreso nella sezione “Diritto marittimo” dell'Archivio Diplomatico triestino, costituendo parte del “Lascito Rossetti”, fu certamente posseduto dal giurista.

Lo studioso appose le proprie schematiche annotazioni, in inchiostro di colore rosso, a fianco degli articoli del *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina*: anche se la scrittura non è di facile comprensione, si può immaginare che egli se ne fosse servito per indicare le disposizioni del *Progetto* trasferite negli articoli del proprio *Codice* e quelle da cui aveva scelto invece di discostarsi. Inoltre, per facilitare e sveltire la consultazione del *Progetto*, Rossetti provvide a numerare le singole pagine del manoscritto, riportando pure il numero di pagina iniziale di ogni capitolo nell'Indice¹⁰⁷.

Da tutto ciò si ricava un dato fondamentale: il *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* del 1785 rappresentò verosimilmente una “impalcatura” di massima, completa e munita di precedenti versioni e “rimarche” esplicative, della quale Rossetti si avvalse - seppur perfezionandola - per compilare il *Codice marittimo austriaco* del 1834-1835¹⁰⁸.

Per quanto attiene allo stile, nel *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* si riscontra un'evoluzione non solo rispetto all'*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca*, e soprattutto alla prima stesura di quest'ultimo, ma anche nei confronti dei suoi stessi primi abbozzi. Esso diviene più serrato, conciso e imperativo, perciò più adatto a un dettato propriamente “legislativo”. A differenza dei primi progetti di Ricci, dal tenore ancora piuttosto divulgativo-trattatistico, è un codice moderno e razionale, progettato per entrare nel merito delle questioni giuridiche e in special modo per essere completamente esaustivo dell'intera disciplina marittimistica. Del resto, ormai quasi tre decenni separano il *Progetto* dalla prima versione dell'*Editto* redatta nel 1758 da Ricci, il quale d'altronde si era espressamente prefissato “di abbozzare soltanto un regolamento politico” e non di realizzare un vero e proprio codice¹⁰⁹.

¹⁰⁴ G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit.

¹⁰⁵ *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina [1785]*, cit.

¹⁰⁶ D. Rossetti, *Progetto del Codice marittimo austriaco*, cit. La paternità delle postille è attribuibile a Rossetti anche in base al raffronto con la grafia di altri manoscritti redatti di sua mano: cfr. *Repertorio di Opere di legislazione marittima* (di mano di Domenico Rossetti), cit.

¹⁰⁷ L'apporto di Rossetti alla numerazione si desume, oltre che dalla grafia, dall'inchiostro utilizzato, del medesimo colore rosso delle postille.

¹⁰⁸ D. Rossetti, *Progetto del Codice marittimo austriaco*, cit.; D. Rossetti, *Progetto del primo libro di un codice marittimo austriaco contenente il diritto pubblico marittimo*, cit.

¹⁰⁹ Si veda l'accompagnatoria, firmata da Antonio de Raab, consigliere dell'Intendenza commerciale con Ricci, rimessa a Maria Teresa il 9 settembre 1758 insieme al primo progetto dell'*Editto*: P. Ricci

Il carattere definitivo del testo del *Progetto* è desumibile dall'assenza delle "rimarche" a fronte, la cui funzione era essenzialmente quella di agevolare il compito degli esaminatori della prima stesura, mettendo "nero su bianco" il ragionamento seguito dai compilatori e particolarmente le fonti da cui avevano tratto ispirazione, pratica che si rinviene anche nel progetto di Azuni¹¹⁰.

Pur non essendo esplicitata, una suddivisione nella struttura del testo è riscontrabile dall'ordinamento dei capitoli. Il *Progetto* si apre con la parte pubblicistica: dopo il primo capitolo, *Delle diverse giurisdizioni, dalle quali dipendono le persone di mare e gli affari di Navigazione e Commercio marittimo*, segue infatti la disciplina della navigazione e dell'equipaggio (*Regole de' Porti, Delle Rade, Delle Zavorre, Dei Consoli, Dei bastimenti e loro proprietari, Dei Capitani e padroni, Dello Scrivano, Del Cappellano, Del Chirurgo, Del Piloto, Dei Piloti di costa, Del Nocchiere, ossia Nostromo, Delli Maestri d'ascia, calafatti e Trivellatori, Dei Marinaj, Delli Salari ed altre condizioni dell'equipaggio*). Il *Progetto* prosegue con la parte privatistica, dedicata ai contratti e ai sinistri (*Dei Noli e Noleggi, Delle Assicurazioni, Del Cambio marittimo, Delle Avarie, Del getto e della contribuzione, Della prova di fortuna, Del Naufraggio, Investimento, getto e Ricupero*). In chiusura si ritrovano i capitoli dedicati rispettivamente alla prescrizione e al concorso dei creditori privilegiati sul bastimento e il suo carico.

Nonostante l'attento De Giuliani, nel suo *Panorama politico della città di Trieste*, avesse auspicato la promulgazione del *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* reputandolo completo¹¹¹, si ravvisano ugualmente in esso alcune lacune, relative alla disciplina specifica della pesca e dei pescatori, della pirateria, della neutralità e delle prede, nonché del testamento marittimo. Tali materie non sono contemplate pure dal *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, ad eccezione delle successioni e dei testamenti dei deceduti in mare, cui è dedicato un apposito titolo nella terza e ultima parte¹¹². Le lacune spiccano se si confrontano il *Progetto* asburgico e il *Codice* veneto con la principale matrice da cui tutte le codificazioni marittimistiche traggono ispirazione, l'*Ordonnance de la Marine*, nonché con i codici di De Jorio e Azuni¹¹³.

(cur.), *Editto di Marina e di Navigazione Mercantile prescritto nel Littorale Austriaco*, cit., p. 45. Secondo Basilio, per il progetto di Ricci varrebbe la stessa obiezione sollevata da Maria Teresa ai commissari incaricati della compilazione del Codice civile nel 1767, allorché rimandò loro il relativo progetto: il codice sarebbe stato confuso con un mero libro d'istruzione. Si veda F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 143-144.

¹¹⁰ D.A. Azuni, *Discorso Preliminare*, cit.

¹¹¹ A. De Giuliani, *Panorama politico della città di Trieste*, inedito del 1803-1805, in A. De Giuliani, *Scritti inediti*, a cura di Cesare Pagnini, Milano 1969, pp. 284-285. Cfr. *supra*, 2.

¹¹² *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., *Parte Terza, Tit. VII, Testamenti, e Successioni di quelli, che muojono in Mare*, pp. 274-277.

¹¹³ Nell'*Ordonnance* è dedicato alla pesca l'intero quinto e ultimo libro: *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681. Commentée & conférée sur les anciennes Ordonnances, le Droit Romain, & les nouveaux Réglements. Augmentée d'un Extrait de l'Ordonnance de 1689 [...] et Du Règlement de 1753 [...]*, Paris 1755, *Libro Cinquieme. De la Pêche qui se fait en Mer*, pp. 395-442. De Jorio tratta la pesca e i testamenti marittimi nel terzo tomo del *Codice Ferdinando*, al *Libro III, Delle cose del mare*: C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., II, *Tomo III, Libro III, Tit. XI. Della pesca*, pp. 650-654 e *Tit. LXVII. De i testamenti marittimi*, pp. 819-823. Pirati, prede marittime, pirateria e neutralità trovano spazio nel *Libro VI, Delle guerre, e delle paci marittime*, che chiude il quarto e ultimo tomo del *Codice*: Ivi, *Tomo IV, Libro VI, Tit. IV. De i Pirati*, pp. 1258-1264; *Tit. X. Delle prede marittime* e *Tit. XI. Del dominio delle prede marittime*, pp. 1277-

Dalla consultazione della cartella contenente le prime stesure di diversi capitoli del *Progetto* austriaco, si possono desumere importanti informazioni riguardo la loro paternità, nonché i ripensamenti cui andarono incontro i compilatori durante la stesura.

Risultano così aver sopportato il peso maggiore della compilazione rispettivamente Maÿr per la parte pubblicistica e Gabbiati per quella privatistica¹¹⁴. Ciò premesso, si possono ravvisare con sicurezza gli apporti personali di Saumil, per la parte del capitolo VI relativa ai proprietari, nonché per il cap. XIX. *Del cambio marittimo* e per il cap. XXII. *Della prova di fortuna*. Inoltre, si rileva l'intervento di Guadagnini per il cap. XXI. *Del getto e della contribuzione*, e di Bono per il cap. XXIII. *Del Naufraggio, Investimento, getto e Ricupero*.

In particolare, ricostruire la genesi del titolo *Del cambio marittimo* si rivela davvero arduo. L'impressione è che più autori vi misero mano, in tempi diversi, prima di arrivare alla stesura definitiva, firmata da Saumil e approvata da Brigido in qualità di Presidente della commissione. Le "Rimarche preliminari" anteposte alla prima stesura manoscritta e i primi cinque articoli paiono compilati in anni precedenti, presumibilmente in vista dell'inserimento della materia del cambio, insieme a quella delle assicurazioni, nell'*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca* del 1774. Le successive disposizioni, visibilmente redatte da diversa mano, recano le firme di Saumil e le correzioni di Brigido. Il riferimento all'"Editto di Marina", presente nelle "Rimarche preliminari", porterebbe presumibilmente a identificare il "misterioso" autore dell'*incipit* del capitolo del cambio marittimo nello stesso Pasquale de Ricci¹¹⁵. Come si è visto, nel 1758 quest'ultimo aveva atteso alla stesura iniziale dell'*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca*, che riportava allora la differente intitolazione di "Editto di Marina e di Navigazione Mercantile prescritto nel Littorale Austriaco"¹¹⁶.

In ogni caso, un importante contributo di supervisione, coordinamento e controllo da parte di Ricci, presumibilmente in virtù dell'esperienza specifica che da tempo aveva maturato, si evince a livello generale: in effetti, gli abbozzi di diversi capitoli riportano numerose correzioni dello studioso¹¹⁷.

1288; *Tit. XIX. Della pirateria*, pp. 1304-1307 e *Tit. XXVII. Della neutralità nelle guerre marittime*, pp. 1324-1326. Azuni disciplina pesca e pescatori nel *Libro IV, Del dritto marittimo*, unitamente a neutralità e prede, pirateria e pirati, testamento marittimo e consoli delle nazioni: D.A. Azuni, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S.M.*, cit.

¹¹⁴ Più precisamente, si devono a Maÿr: il cap. III, *Delle Rade*, "letto e approvato" nella sessione del 21 giugno 1785; il cap. IV, *Delle Zavorre*; la parte del cap. VI relativa ai bastimenti; il cap. VII, *Dei Capitani e padroni*, "letto e approvato" nella sessione del 21 luglio 1784; il cap. VIII, *Dello Scrivano*; il cap. IX, *Del Cappellano*; il cap. XI, *Del Piloto*; il cap. X, *Del chirurgo*; il cap. XIII, *Del Nocchiere, ossia Nostromo* e il cap. XV, *Dei Marinaj* (entrambi approvati nella medesima sessione del 18 agosto 1784); il cap. XIV, *Delli Maestri d'ascia, calafatti e Trivellatori*; il cap. XVI, *Dei Salari ed altre condizioni dell'equipaggio*. Si veda: *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l'attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], cit., nn. 6-7, 9-18.

¹¹⁵ Ivi, n. 1) *Titolo del Cambio marittimo*.

¹¹⁶ Cfr. *supra*, 2.1.

¹¹⁷ A titolo esemplificativo, si vedano emende e osservazioni apportate da Ricci ai seguenti capitoli: *Dei Capitani e padroni, Del Piloto, Dei Salari ed altre condizioni dell'equipaggio*. Si veda: *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l'attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], cit., nn. 10-11, 15.

Uno dei cambiamenti che si incontrano nella progettazione del testo riguarda il capitolo VI, *Dei bastimenti e loro proprietari*. Originariamente si era pensato di separare le due materie, come afferma espressamente Maÿr nelle osservazioni in apertura alla prima versione “Dei Bastimenti”, datata 4 ottobre 1784:

Nella compilazione di questo titolo, il quale deve riferirsi ad ogni specie di naviglio dal più piccolo Battello sino alla più grossa Nave, mi sono attenuto all’ordinanza di Francia, trattando solamente di ciò che concerne il corpo d’un bastimento, ed omettendo ciò che riguarda gl’obblighi dei Proprietarj o di quelli che lo navigano, mentre tali materie appartengono ad altri titoli¹¹⁸.

Sulla base del confronto con l’*Ordonnance de la Marine* (già principale fonte d’ispirazione per i progetti dell’*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca* di Ricci, insieme all’*Editto di Marina e di Navigazione Marittima Toscana* del 1748, il quale però trattava la sola parte pubblicistica)¹¹⁹, Saumil suggerì poi di completare il capitolo in questione con l’aggiunta della disciplina dei proprietari dei bastimenti, soluzione poi effettivamente adottata:

L’Ordinanza di Francia al Titolo de’ Proprietarj statuisce alcune Providenze relative agl’oggetti essenziali del Dritto Marittimo di cui, per quanto mi soviene, non è stata fatta menzione veruna nel presente Progetto. Mi sembra che si potrebbe supplire a tale omissione nel Titolo de’ Bastimenti il quale potrebbe rubricarsi: De’ Proprietarj de’ Bastimenti e de’ Bastimenti¹²⁰.

Oggetto di numerosi ripensamenti fu poi la disciplina relativa agli “accidenti”. Sempre nella medesima cartella, si sono rinvenuti gli abbozzi di un titolo che riuniva la disciplina relativa a naufragio, investimento, recupero, getto e avaria, risalente al 1775, cui pare aver contribuito lo stesso Gabbiati¹²¹. Si tratta di un dato importante, dal quale si può desumere il coinvolgimento del giurista nei lavori alla codificazione asburgica sin dalla commissione eletta contestualmente alla sanzione dell’*Editto Politico di Navigazione Mercantile austriaca*, nel 1774. Dalle precisazioni apportate dallo stesso Gabbiati si evince che il titolo in oggetto fu presentato ai negozianti intervenuti in una seduta della Borsa triestina del 9 febbraio 1775. Il giurista riporta, per mezzo delle consuete “rimarche”, le aggiunte che costoro ritennero di operare “di punto in punto”¹²².

¹¹⁸ Ivi, n. 9.

¹¹⁹ *Editto di Marina e di Navigazione Marittima Toscana del dì 10. Ottobre MDCCXXXVIII*, Firenze 1748. Una copia a stampa, unitamente a una manoscritta, si ritrovano nello stesso “Lascito Rossetti”: ADCT, *Editto Marina Toscana (1748)*, 12. B. 7/7. Cfr. F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., p. 98. L’*Editto* toscano e l’*Pomologo triestino* erano volti a precisare i termini della presenza asburgica nel Mediterraneo: D. Baggiani, *Livorno e la polizia del commercio*, cit., p. 617.

¹²⁰ *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l’attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], cit., n. 9. Cfr. *Ordonnance de la Marine du Mois d’Août 1681*, cit., *Livre Second. Des Gens & des Bâtiments de Mer, Tit. VIII. Des Propriétaires des Navires*, pp. 152-155.

¹²¹ *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l’attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], cit., n. 2) *Obbiezioni, e rimarche sopra il Titolo del Naufraggio, Investimento, Ricupero, Getto, ed Avaria e Titolo del Naufraggio, Investimento, Recupero, Getto ed Avaria*.

¹²² Ivi, n. 2) *Obbiezioni, e rimarche sopra il Titolo del Naufraggio, Investimento, Ricupero, Getto, ed Avaria*. Al riguardo, si registra una significativa differenza rispetto al precedente progetto Ricci: infatti, nei lavori

Dalla documentazione delle stesure seguenti contenuta nella cartella si evince una diversa distribuzione delle materie, che risultano ripartite in più capitoli. La soluzione adottata nel definitivo *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* è la seguente: il cap. XX, di cui non si rinviene la paternità, è dedicato alle sole avarie; il cap. XXI, redatto da Guadagnini, riguarda il getto e la contribuzione e il cap. XXIII, compilato da Bono, il naufragio, l'investimento, il getto e il recupero. Nella versione definitiva non si ritrova più l'apporto di Gabbiati, il quale non a caso avrebbe avuto molto da ridire riguardo ai capitoli XX e XXI¹²³. Di più: si sono ritrovate osservazioni critiche dello stesso Gabbiati anche in merito al capitolo VII. *Dei capitani e padroni*, redatto da Maÿr¹²⁴.

Sempre dal carteggio di Pittoni, emerge come Gabbiati, all'indomani del suo ingresso nella commissione, avesse già pronti alcuni articoli in materia di assicurazioni e cambi marittimi, "très bien écrits"¹²⁵. Evidentemente, ancorché il capitolo relativo ai cambi fosse stato commissionato al collega Saumil, lo studioso non poteva esimersi dall'analizzare congiuntamente i "fratelli gemelli" del commercio marittimo, seguendo la tradizionale convenzione dottrinale¹²⁶. A riguardo, rispetto alla consueta impostazione derivata dall'*Ordonnance de la Marine*, che presentava i *contrats à la grosse* prima delle *assurances*¹²⁷, nel *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* (come pure nel *Codice* di Azuni) la disciplina del contratto d'assicurazione è anteposta a quella del cambio¹²⁸.

del 1761 si era volutamente evitato il coinvolgimento della Borsa dei commercianti ritenendolo "inutile", visto il disinteresse dimostrato in circostanze analoghe, per non incorrere in una vana "perdita di tempo". In seguito tale orientamento cambiò, ritenendosi necessario consultare alcuni commercianti e armatori prima di pervenire al progetto definitivo dell'*Editto* nel 1774. Cfr. F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 122-142.

¹²³ *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l'attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], cit., n. 3) *Osservazioni circa il § 21 che fù progettato dal Sig. Guadagnini nel Titolo del Getto, e della Contribuzione*; G. De Gabbiati, *Opposizioni ed osservazioni contro il progettato titolo delle Avarie e Appendice alle osservazioni ed opposizioni da me fatte sul progettato titolo delle avarie*, in F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., I *Appendice*, pp. 265-276.

¹²⁴ *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l'attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], cit., n. 11) *Osservazioni sul proposto titolo Dei Capitani e Padroni*.

¹²⁵ A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste*, cit., n. 93, 31 maggio 1784, pp. 131-133.

¹²⁶ Cfr.: E. Bensa, *Il contratto di assicurazione nel medio evo. Studi e ricerche*, Genova 1884, pp. 59-60; G. Salvio, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, Bologna 1884, pp. 238-240; E. Spagnesi, *Aspetti dell'assicurazione medievale*, in *L'assicurazione in Italia fino all'Unità, Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, Milano 1975, pp. 9-26; U. Santarelli, *Mercanti e società tra mercanti*, III ed., Torino, 1998, pp. 183-187; R. Ferrante, *Codificazione e cultura giuridica*, cit., p. 178; V. Piergiovanni, *I fondamenti scientifici del diritto di assicurazione*, ora in V. Piergiovanni, *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l'Occidente Medievale e Moderno*, cit., II, pp. 1294-1295.

¹²⁷ *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, cit., *Livre Troisième. Des Contrats Maritimes, Tit. V. Des Contrats à grosse Avanture, on à retour de Voyage* e *Tit. VI. Des Assurances*, pp. 203-262.

¹²⁸ *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* [1785], cit., *Capitolo XIX. Del cambio marittimo*, pp. 276-290; D.A. Azuni, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S.M.*, cit., *Libro II, De' Contratti Marittimi, Capo II, Del cambio marittimo*. Invece, gli altri progetti esaminati seguono l'assetto dell'*Ordonnance*: C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., II, *Tomo III, Libro IV. Delle obbligazioni marittime, Tit. III. Del cambio marittimo*, pp. 843-854; *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., *Parte Seconda, Tit. V, Contratti a Cambio Marittimo, ossia a rischio di Mare*, pp. 172-175.

Gabbiati non si limitava dunque alla stesura del capitolo affidatogli, che avrebbe assunto l'imponente forma di volume dal titolo "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni" (di cui si parlerà analiticamente nel prossimo capitolo), ma dimostrava di interessarsi ai lavori della codificazione marittimistica asburgica nel suo complesso. A ben vedere, Basilio gli avrebbe assegnato "un posto distinto" tra le poche personalità di studiosi triestini di rilievo, in grado di apportare un importante contributo non solo allo sviluppo specifico delle assicurazioni, bensì a quello del diritto marittimo in genere¹²⁹.

2.3. L'insuccesso del *Progetto* del 1785 e la ripresa dei lavori di codificazione

Il *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina*, ultimato nel 1785, rimase in stallo per anni, per essere finalmente presentato a Giuseppe II da parte della Borsa mercantile nel 1789¹³⁰: ancora una volta, tanti sforzi si chiusero con un nulla di fatto, poiché il sovrano decise di non apporre la propria sanzione.

Uno dei possibili motivi di tale diniego, davvero difficile a comprendersi, potrebbe essere rappresentato dalla scarsa sensibilità di Giuseppe II per la problematica commerciale e marittimistica in genere, e per "la peculiarità della giurisdizione mercantile triestina quale foro marittimo" in specie¹³¹.

Il sovrano ne aveva dato prova già nel 1782, cercando di trasferire il foro mercantile d'appello triestino al tribunale di seconda istanza di Klagenfurt. Il tentativo era stato scongiurato dalle immediate e congiunte rimostranze del corpo mercantile cittadino e del governatore Zinzendorf. In particolare, secondo i commercianti triestini, i giudici carinziani non avrebbero potuto

essere a cognizione di tutte quelle questioni che riguardano le cose di mare quali sarebbero i prestiti a cambio marittimo, i naufragi, gli investimenti, le avarie, le paghe e panatiche dell'equipaggio, le assicurazioni marittime e la fissazione dei contributi nei casi di avarie.

Tali complicate questioni esigevano infatti "una grande pratica e la possibilità di consigliarsi in loco": non a caso, era sulle medesime materie che i codificatori del diritto marittimo trovavano più difficoltà¹³².

Inoltre, bisogna considerare come l'attenzione di Giuseppe II fosse concentrata su questioni la cui importanza egli riteneva evidentemente prevalente: il ripensamento

¹²⁹ F. Basilio, *Le assicurazioni marittime a Trieste ed il centro di riunione degli assicuratori*, Trieste 1911, p. 58.

¹³⁰ F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., p. 73.

¹³¹ R. Pavanello, *Squarci di giurisdizione mercantile triestina del Settecento*, cit., pp. 281-283. Del resto, la stessa Maria Teresa aveva disposto lo smembramento del Litorale austriaco e la conseguente soppressione dell'Intendenza commerciale triestina: cfr. R. Pavanello, *Il rescritto teresiano 13 aprile 1776 e l'abolizione dell'Intendenza commerciale di Trieste. Note ad un'opinione del Kandler*, in *Studi kandleriani*, Trieste 1975 (Fonti e studi per la storia della Venezia Giulia, Serie II: Studi, 1), pp. 223-231; E. Faber, *Litorale austriaco: österreichische und kroatische Küstenland, 1700-1800*, Trondheim-Graz 1995, pp. 211-240; G. Klingenstein, *Karl Graf Zinzendorf erster Gouverneur von Triest, 1776-1782: Einführung in seine Tagebücher*, in G. Klingenstein, E. Faber, A. Trampus, *Europäische Aufklärung zwischen Wien und Triest*, cit., I, pp. 80-83, 107-119.

¹³² F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 72-73.

dell'organizzazione amministrativa e giudiziaria¹³³, la politica criminale e soprattutto - nei medesimi anni di lavorazione del codice marittimo - la continuazione del disegno materno inerente alla codificazione civilistica¹³⁴.

Il 5 novembre 1790 il successore al trono imperiale Leopoldo II tentò di riprendere le fila del lavoro, sottoponendo il medesimo *Progetto* del 1785 a un nuovo esame da parte dei corpi mercantili. All'uopo fu nominata una nuova commissione formata stavolta prevalentemente non da esponenti della compagine governativo-istituzionale e giudiziaria, bensì da commercianti e assicuratori¹³⁵.

Informazioni utili a riguardo emergono dall'esame delle *Riflessioni sulle Assicurazioni marittime e loro progressi in Trieste* di Samuele Vital, relatore della commissione, giurista e assicuratore¹³⁶. Allo stesso autore, membro dell'*Arcadia Romano-Sonziaca*, si deve la prima proposta di costruzione di un faro nel porto di Trieste

contro il pericolo a cui erano esposte le navi, in notti burrascose, d'incagliare e naufragare nelle secche di Grado, com'era avvenuto anche di recente a due bastimenti con carichi di grande valore, l'uno inglese e l'altro veneto¹³⁷.

Secondo Vital, l'impulso per la ripresa dei lavori di codificazione attraverso la nomina di una nuova commissione fu dovuto alle apposite istanze prodotte dalla Camera di Assicurazioni triestina. Quest'ultima si interessò alla sanzione del codice di marina in vista dell'inserimento del titolo dedicato alla materia assicurativa: in esso avrebbe trovato spazio l'attesa riforma della polizza, di cui si avvertiva urgentemente il bisogno. Vital individuava la causa della protratta giacenza del *Progetto* e dell'infruttuosità dei lavori nella "insorta guerra ottomana", l'ultima fase delle secolari

¹³³ La stessa soppressione del foro mercantile d'appello triestino rientrava nel complessivo piano di riforma dell'ordinamento giudiziario delle province austriache, intrapreso dal sovrano nel medesimo anno: cfr. R. Pavanello, *Sulle riforme giudiziarie giuseppine nelle province austriache con particolare riguardo alla città di Trieste e alle unite contee di Gorizia e Gradisca*, in "Clio", XXIX (1993), n. 1, pp. 161-172.

¹³⁴ Sulla politica del diritto e la codificazione giuseppina in generale: G. Tarello, *Storia della cultura giuridica moderna*, cit., pp. 506-523.

¹³⁵ Tra i membri della commissione figuravano i commercianti Bernardo Beggiora (Ditta Beggiora e Co.), Giovanni Enrico Frohn, Giorgio Pillepich (Ditta Verpoorten e Co.), Federico Renner (Ditta Pandolfo Federico Österreicher), Giovanni Weber, nonché gli assicuratori Domenico Belletti, Ciriaco Catraro, Carlo de Maffei e Cesare Pellegrini: F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., p. 154.

¹³⁶ Nato a Zante, Vital lavorò per trent'anni nel ramo assicurativo marittimo a Venezia e nel 1788 fu nominato capo della segreteria della *Camera di assicurazioni* di Trieste. Nelle sue opere analizzò dettagliatamente quest'ultima e le altre principali compagnie della città, come il *Banco di assicurazioni e cambi marittimi* e la *Società greca di assicurazioni*. Cfr. C. De Franceschi, *L'Arcadia Romano-Sonziaca e la Biblioteca civica di Trieste*, cit., p. 60; A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico*, cit., p. 222; Fondazione Mansutti-M. Bonomelli (curr.), *Quaderni di sicurtà. Documenti di storia dell'assicurazione*, Milano 2011, p. 338.

¹³⁷ La proposta, datata 18 gennaio 1796, fu accolta e promossa dalla medesima *Arcadia*, i cui interessi non erano dunque affatto limitati alla produzione letteraria. L'iniziativa cadde nel nulla, "forse troppo rischiosa ed esorbitante" per la città, nel momento in cui si apprestava ad affrontare "il pericolo di guerre e invasioni esiziali agl'interessi commerciali e marittimi". Ad ogni modo, nel medesimo sito individuato da Vital (il Molo Teresiano, attuale Molo Fratelli Bandiera) sarebbe entrato in funzione nel 1833 il faro "Lanterna": C. De Franceschi, *L'Arcadia Romano-Sonziaca e la Biblioteca civica di Trieste*, cit., pp. 60-61.

ostilità austro-turche per il predominio nei Balcani, terminata nel 1791 con la ripresa asburgica di Belgrado. L'autore non esitava ad affermare con enfasi:

Varie furono le sessioni, molti gli esami; e credo che, se la fatalità della guerra desolatrice non interveniva, *Trieste* avrebbe goduto del bel piacere di vedere sorgere dal suo seno forse il miglior Codice marittimo finora esistito, come era naturale; poiché, oltre la raccolta di tutte le migliori Leggi applicabili alla località, vi erano aggiunte altre disposizioni vevoli a distruggere gli equivoci ed i pretesti inventati dalla malizia umana; né importa che qualcheduno potesse credere utile l'ignoranza agli Assicuratori, perché la giustizia esige che da ognuno s'intenda il proprio ufficio, il proprio mestiere, il proprio dovere¹³⁸.

Qualche anno dopo, De Giuliani riprese tali istanze nel *Panorama politico della città di Trieste*, dedicando un intero capitolo alla "necessità di un Codice marittimo". A proposito del *Progetto* del 1785 egli scriveva:

Questo lavoro che fu condotto a termine con vero zelo, con molta pena, e sulle tracce delle migliori Legislazioni straniere, sembra non aver avuta altra sorte che di rimaner inutile e scordato nella polvere degli Archivj. Frattanto in Trieste si rende tutt'i giorni più sensibile la necessità di una norma per le cose marittime. [...] Quindi tutto invita la Sovrana Intelligenza a non permettere che resti più lungo tempo inutile un Codice già compilato, il quale abbraccia tutti li summentovati oggetti e che per aver forza di legge non attende che la sua pubblicazione¹³⁹.

Il rapido succedersi di tre occupazioni napoleoniche segnò un'ulteriore battuta d'arresto per i lavori di codificazione marittima asburgica, nonché per lo sviluppo delle compagnie d'assicurazioni a Trieste, la cui attività cessò in blocco dal 1809 al 1814. Il protrarsi dell'ultima occupazione diede comunque modo ai commercianti locali di conoscere l'efficienza del *Code de commerce*, entrato in vigore in Istria e Dalmazia e, successivamente, a Trieste¹⁴⁰.

Dopo il ritorno degli Asburgo, il codice napoleonico continuò nondimeno ad essere adottato a livello consuetudinario, mentre ripresero i fermenti della compagine mercantile per ottenere il tanto agognato codice marittimo¹⁴¹. Ad ogni modo, nonostante si trattasse del più evoluto e raffinato tra i progetti austriaci per la codificazione marittimistica, anche il rinomato *Progetto* del 1834-1835 di Domenico Rossetti sarebbe stato destinato al fallimento¹⁴².

A Ottocento inoltrato, Pietro Kandler forniva una suggestiva lettura circa la regolamentazione mercantile asburgica, contrastante rispetto a quella dei suoi predecessori settecenteschi. Lo studioso attribuiva importanza fondamentale all'*Editto*

¹³⁸ S. Vital, *Riflessioni sulle Assicurazioni marittime e loro progressi in Trieste*, Trieste 1797, pp. 26-27.

¹³⁹ A. De Giuliani, *Panorama politico della città di Trieste*, cit., pp. 284-285.

¹⁴⁰ Sulle occupazioni francesi di Trieste cfr.: G. Quarantotti, *Trieste e l'Istria nell'età napoleonica*, Firenze 1954, pp. 41-68; L. Tassini, *Il governo francese a Trieste (1797-1813): lineamenti storici, giuridici, economici*, in "Archeografo triestino", serie IV, VIII-IX (1945), pp. 435-485; G. Gioseffi, *Le tre occupazioni francesi di Trieste*, in G. Casa (cur.), *Atti del congresso del quindicennale "Trieste e la Francia" (7-10 novembre 1984)*, Trieste 1986, pp. 13-20.

¹⁴¹ F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 77-79 e 154-155.

¹⁴² Circa il progetto di Rossetti si rimanda a M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, cit.

di *Cambio*, sanzionato nel 1722 da Carlo VI¹⁴³. Secondo Kandler, soprattutto grazie a tale provvedimento, redatto in lingua italiana,

si credette provveduto a necessità di leggi; il gius mercantile era certo, così il marittimo, né di quelle due si intese necessità prima del 1814, e neppure allora nelle regioni alte, dacché abolivasi il Codice francese, attivato durante il governo Napoleonico¹⁴⁴.

Certo è che, persa ripetutamente l'occasione di rimediare all'estrema dispersione e disorganicità della disciplina marittimistica asburgica attraverso lo strumento codicistico, si fece fronte all'incertezza con un ritorno all'antico. Infatti, risulta riscontrata la lunga persistenza dell'*Ordonnance de la Marine*, adoperata "come normativa sussidiaria e di integrazione" sino all'annessione di Trieste al Regno d'Italia¹⁴⁵. A fronte di una perdurante lacuna legislativa in materia, era la stessa polizza a costituire la principale norma di riferimento: non a caso, il contratto tra assicurato e assicuratore avrebbe rappresentato il tema fondamentale della marittimistica triestina ottocentesca¹⁴⁶.

3. Giacomo de Gabbiati e il "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni"

Valutando nella specie le disposizioni dedicate alla materia assicurativa nei diversi codici marittimi esaminati, balza all'occhio una peculiarità dei lavori asburgici.

La consistenza del "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni", "opera più significativa" di Gabbiati, è a dir poco poderosa: esso consta di 298 articoli dotati di "rimarche" a fronte, per un totale di 1550 pagine di manoscritto. Dopo essere state emendate, tutte le disposizioni redatte dal patrizio triestino confluirono nel cap. XVIII. *Delle assicurazioni del Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* del 1785¹⁴⁷. Contando quest'ultimo complessivamente 788 articoli, più di un terzo risulta

¹⁴³ Si veda *supra*, 1.1. Per la versione in lingua italiana: *Editto di cambio, della sacra cesarea e cattolica maestà, che contiene i dritti, leggi, e li magistrati, o consolato di cambj, e la pratica d'essi in suoi paesi dell'Austria Interiore*, Vienna 1830. La versione ufficiale del provvedimento, in lingua tedesca, fu inserita nelle continuazioni del *Codex Austriacus* del 1704: cfr. G. Tarello, *Storia della cultura giuridica moderna*, cit., p. 195.

¹⁴⁴ P. Kandler, *Emporio e porto franco di Trieste*, cit., p. 116. Analogamente, secondo Basilio, il porto franco si riteneva già istituito nel 1719, con i provvedimenti sulla libertà di navigazione: F. Basilio, *Origine e sviluppo del nostro diritto marittimo*, cit., pp. 146-151.

¹⁴⁵ M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, cit., p. 190. Per la codificazione del diritto marittimo e delle assicurazioni in Italia e a Trieste nel corso del XIX secolo, cfr.: R. Ferrante, *La cultura giuridica nelle "nuove provincie"*, cit., pp. 428-430; M. Fortunati, *Tra l'Austria, l'Italia e l'Europa: diritto marittimo e assicurazioni a Trieste alle soglie dell'annessione*, in G. De Vergottini-D. Rossi-G.F. Siboni (curr.), *Fenomenologia di una macroregione*, cit., I, pp. 460-501.

¹⁴⁶ Si veda ad esempio G.L. Morpurgo, *Raccolta di osservazioni sulle assicurazioni marittime e sopra le sicurtà*, cit.: il primo libro, dedicato alle assicurazioni marittime, modello per le altre tipologie, illustra e commenta la polizza adottata nella piazza triestina e i principi basilari in materia d'avaria, presentandoli insieme alla traduzione in italiano dei corrispondenti titoli dell'*Ordonnance de la Marine*, nonché dell'ordinanza francese del 17 agosto 1779. Cfr. *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, cit., *Livre Troisième. Des Contrats Maritimes, Tit. VI-VIII*, pp. 216-282.

¹⁴⁷ Si riporta in *Appendice* il testo completo degli articoli del "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni" di Gabbiati cui si fa d'ora in poi riferimento, unitamente alle relative "rimarche" dell'autore. Sempre in *Appendice* si pongono a confronto tali articoli con le corrispondenti disposizioni adottate in via definitiva nel *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* del 1785. Si sta

dedicato al tema delle assicurazioni, il quale acquisisce perciò rilevanza centrale.

La corposità del “Progetto di Legislazione circa le assicurazioni” spicca ulteriormente se confrontata con le parti dedicate alla materia assicurativa negli altri progetti analizzati.

Nel *Codice Ferdinando* di De Jorio il cap. XIX. *Dell'Assicurazioni marittime*, che consta di diciassette paragrafi ed è inserito nel primo tomo introduttivo, presenta un carattere dottrinale¹⁴⁸. Nel libro quarto del terzo tomo, dedicato alle obbligazioni marittime, contengono vere e proprie disposizioni sulle assicurazioni (“leggi”, disposte in ordine cronologico) i titoli: XXXV. *Dell'assicurazioni marittime*, XXXVI. *Della polizza dell'Assicurazione*, XXXVII. *Come l'Assicurato faccia sapere la perdita all'Assicuratore, e gli rilasci gli effetti assicurati* e XXXVIII. *Della Real Compagnia delle Assicurazioni marittime*¹⁴⁹.

Nel *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, pressoché contemporaneo al progetto di Gabbiati, le *Sicurtà* sono trattate nel solo titolo sesto della parte seconda, il quale consta di 43 articoli¹⁵⁰.

Più ampio pare lo spazio assegnato alla disciplina delle assicurazioni nel progetto di Azuni, il quale vi dedica l'intero capo primo del secondo libro riguardante i contratti marittimi, per un totale di 59 articoli¹⁵¹. A ben vedere però, il risultato può dirsi solo in scarsa misura davvero innovativo: molte disposizioni non fanno altro che riprodurre il testo della voce *Assicuranza. Assicurato. Assicuratore* contenuta nel *Dizionario* dello stesso Azuni, ovvero l'*Ordonnance de la Marine* o precedenti fonti sabaude, come le Regie Costituzioni e il Regio Editto del 13 luglio 1750 per il Consolato di Nizza¹⁵².

Vale dunque la pena di dedicare un esame più approfondito alla figura di Gabbiati, “condannata” all'oblio dalla storiografia (salvo qualche autorevole eccezione), e al suo fondamentale contributo al *Progetto* del 1785, rimasto anch'esso inedito.

3.1. Un profilo di pratico e studioso

Benché ormai “quasi sconosciuto” a inizio Novecento, il nome di Gabbiati non era ignorato “intorno il 1830, quando cioè ferveva l'attività del Rossetti per il Codice di mare”: ancora se ne ricordava l'apporto “pionieristico”, che aveva saputo “con

procedendo alla trascrizione completa di quest'ultimo, come pure del “Progetto di Legislazione circa le assicurazioni” di Gabbiati.

¹⁴⁸ C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., I, Tomo I, Tit. III. *Istruzioni particolari del Codice*, Cap. XIX. *Dell'Assicurazioni marittime*, pp. 257-260.

¹⁴⁹ Ivi, II, Tomo III, Libro IV. *Delle obbligazioni marittime*, Tit. XXXV-XXXVIII, pp. 979-1025.

¹⁵⁰ *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., Parte Seconda, Tit. VI, *Sicurtà*, pp. 176-193.

¹⁵¹ D.A. Azuni, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S.M.*, cit., Libro II, *De' Contratti Marittimi*, Capo I, *Delle Assicuranze*.

¹⁵² A titolo esemplificativo, l'art. 14, in cui sono elencati gli elementi assicurabili, è l'esatta traduzione dell'art. 7 del titolo dedicato alle assicurazioni nell'*Ordonnance*, già testualmente riprodotto nel *Dizionario*. Peraltro, Azuni non fa alcun riferimento a tali fonti: l'annotazione posta a margine dell'art. 14 si limita a precisare che “tutte queste maniere d'assicurazione sono lecite e d'uso universale”. Cfr.: *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, cit., *Livre Troisième. Des Contrats Maritimes*, Tit. VI. *Des Assurances*, p. 221; D.A. Azuni, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Nizza 1786, Tomo primo, *Assicuranza. Assicurato. Assicuratore*, § XXXV, p. 90. Per ulteriori esempi, si rimanda allo studio di Franca Mele.

sapienza e con amore far conoscere a Trieste l'importanza e l'utilità delle assicurazioni"¹⁵³. In effetti, il giurista triestino era ben noto alla storiografia austriaca ottocentesca, tanto da meritare menzione tra gli studiosi annoverati negli "Annali della Letteratura e dell'Arte negli Stati austriaci" e nel dizionario biografico del viennese Konstant von Wurzbach, il quale raccoglie i profili delle figure notevoli vissute tra il 1750 e il 1850 negli Stati e nei territori della Corona asburgica¹⁵⁴.

Giacomo Francesco (Jakob Franz) Maria de Gabbiati nasce a Trieste il 12 febbraio 1744¹⁵⁵ da Francesco Giuseppe, capodistriano, e Maria di Bonomo-Stetner¹⁵⁶. Il *curriculum studiorum* è quello tipico di un nobile suddito austriaco avviato alla carriera forense: studiò a Trieste e Fiume, frequentò gli istituti superiori a Graz e Innsbruck e divenne infine dottore in legge nella prestigiosa Padova.

Intraprese a Trieste la professione di notaio di Borsa, che avrebbe esercitato sino alla morte¹⁵⁷. Il suo profilo è dunque fondamentalmente quello di un pratico: per Wurzbach "fu un giurista stimato come garante essenzialmente nel diritto commerciale", di cui furono date alle stampe numerose allegazioni¹⁵⁸. Nonostante il governatore Zinzendorf gli rimproverasse la litigiosità nell'esercitare la professione (giudicandolo un "intrigant, qui paroît aimer à semer la zizanie"), Gabbiati fu tenuto in gran conto specialmente da Pittoni per le particolari competenze in ambito mercantile¹⁵⁹.

Illuminista, della "setta degli economisti liberisti", incarnava perfettamente le qualità dei "negozianti, sensali e avvocati, che costituivano il nucleo della sorgente borghesia" triestina (cui va ascritto lo stesso Pittoni)¹⁶⁰. Al direttore della polizia, che a

¹⁵³ F. Basilio, *Le assicurazioni marittime a Trieste ed il centro di riunione degli assicuratori*, cit., pp. 56-58.

¹⁵⁴ J.V. Degen, *Beitrag zum gelehrten Österreich, b) Von früher verstorbenen Gelehrten*, in *Intelligenzblatt der Annalen der Literatur und Kunst in den österreichischen Staaten*, II, Wien 1803, n. 24, p. 187; C. von Wurzbach, *Gabbiati, Jakob Franz Maria von*, in C. von Wurzbach, *Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich, enthaltend die Lebensskizzen der denkwürdigen Personen, welche von 1750 bis 1850 im Kaiserstaate und in seinen Kronländern gelebt haben, Fünfter Theil (Füger-Gsellhofer)*, Wien 1859, p. 45.

¹⁵⁵ C. von Wurzbach, *Gabbiati, Jakob Franz Maria von*, cit., p. 45. Jenner riporta invece come data di nascita il 18 febbraio: L. de Jenner, *Gabbiati*, in L. de Jenner, *Genealogie triestine*, vol. III, Parte I (A-K), cit., p. 333.

¹⁵⁶ Francesco Giuseppe Gabbiati (figlio di Marco, "nobile patrizio veneto") nacque a Capodistria nel 1711. Fu il primo della famiglia a prendere domicilio a Trieste, intorno al 1736, dove esercitò la professione di procuratore legale e poi d'avvocato. Nominato "notaio pubblico" dal barone Antonio Marenzi nel 1744, morì nel 1771: L. de Jenner, *Gabbiati*, cit., p. 333. Su F.G. Gabbiati si ritrovano: *Francesco Giuseppe de Gabiatti, Copia autentica del Diploma a Notajo, 1744 maggio 3* e *Controversie circa la legittimità della nomina di Giuseppe de Gabiatti a "Nottaro del Sal". Documenti originali del 1728-44*, in ADCT, rispettivamente α cc 43 e 9. G. 4/12.

¹⁵⁷ L. de Jenner, *Gabbiati*, cit., p. 332. Wurzbach adopera la differente espressione di "attuario": C. von Wurzbach, *Gabbiati, Jakob Franz Maria von*, cit., p. 45.

¹⁵⁸ Tra le allegazioni pubblicate, si ricordano: *Allegazione di Giacomo de Gabbiati a favore Litti* (Firenze 1778) e *Scrittura e stampe per la camera mercantile di Trieste contro li riassicuratori di Livorno* (Firenze 1787). Nel fascicolo "Briefe aus Triest" del carteggio Zinzendorf è riprodotto un parere di Gabbiati circa la possibilità di un divorzio tra protestanti, presumibilmente citato anche in una lettera di Pittoni al governatore: A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste*, cit., n. 12, 5 aprile 1782, pp. 40-41 e 324.

¹⁵⁹ G. Klingenstein-E. Faber-A. Trampus, *Europäische Aufklärung zwischen Wien und Triest*, cit., III: *Die Tagebücher 1. Jänner 1779 bis 11. Februar 1782, Text*, 22 novembre 1781, p. 951.

¹⁶⁰ Attilio Tamaro individua in Pittoni e Gabbiati "i più tipici interpreti del gruppo, dal quale uscì poi

lui chiedeva consiglio per animare ulteriormente il commercio cittadino, Gabbiati rispondeva che la brillante prosperità del porto era dovuta alla libertà concessa da Zinzendorf: continuando a seguire i medesimi principi, vi sarebbero stati necessariamente nuovi sviluppi¹⁶¹.

In effetti, il giurista era dotato di ampie vedute: tra le imprese in cui spese maggior impegno, di cui si trova traccia nel carteggio di Pittoni, va ricordato l'ampliamento dei traffici delle compagnie austro-triestine con le Indie, la Cina e gli Stati Uniti d'America¹⁶². In assenza di un trattato tra questi ultimi e l'Austria, Gabbiati non esitò a scrivere a Benjamin Franklin in persona¹⁶³!

Non trascurò nemmeno l'impegno civico: nel 1773 fu ammesso al Consiglio maggiore a Trieste e, come si è visto, pochi anni più tardi avrebbe tentato di approdare alla prestigiosa carica consolare a Livorno¹⁶⁴. Nel tempo libero però amava dilettarsi occupandosi di lavori letterari e scientifici: fu infatti membro "censore" – con lo pseudonimo di Megillo Alantico – dell'*Arcadia Romano-Sonziaca* di Trieste e coltivò una considerevole biblioteca (secondo Wurzbach, essa constava di tremila volumi)¹⁶⁵.

Da tempo malato, Gabbiati venne a mancare a Trieste il primo novembre 1795, senza lasciare discendenza¹⁶⁶. Si può immaginare che il rapido oblio in cui caddero il nome e l'opera dello studioso fu in parte dovuto alla noncuranza degli eredi: la biblioteca fu data in vendita, mentre le minute rilegate e conservate nel Tribunale civico provinciale di Trieste finirono al macero "per farvi altra carta"¹⁶⁷...

3.2. Il contributo di Gabbiati al *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* del 1785

A conferire una particolare consistenza al "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni" non è soltanto il numero di articoli, bensì pure, e soprattutto, l'aggiunta delle "rimarche", voluminose glosse marginali che attribuiscono preziosità al lavoro

Antonio Giuliani": A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste*, cit., pp. 12 e 318.

¹⁶¹ Ivi, n. 90, 16 aprile 1784, pp. 126-127.

¹⁶² Gabbiati fu tra i finanziatori della spedizione marittima del "Coblenz", diretta alle Indie e alla Cina, assieme a Guglielmo Bolts, Giovanni Adamo Wagner e Giovanni Rossetti (padre di Domenico): Ivi, p. 379; G. Gilibert, *Il mercante, il banchiere e l'imperatrice. L'avventura coloniale della Compagnia Asiatica di Trieste*, in R. Finzi-L. Panariti-G. Panjek (curr.), *Storia economica e sociale di Trieste*, cit., II, pp. 17-18.

¹⁶³ A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste*, cit., p. 335.

¹⁶⁴ L. de Jenner, *Gabbiati*, cit., p. 333. Cfr. R. Ferrante, *Port, emporium and free port*, cit., p. 269.

¹⁶⁵ Il "censore" esercitava funzioni di polizia e vigilanza, inerenti in particolare all'osservanza delle norme di "moralità e buon contegno": G. Agapito, *Compiuta e distesa descrizione della fedelissima città e porto-franco di Trieste*, cit., pp. 243-244. Per voto unanime degli Arcadi, la galleria dei membri benemeriti posta nell'atrio della Biblioteca pubblica si arricchì di un ritratto ad olio di Gabbiati, eseguito da J. v. Coleti, recante la seguente iscrizione: "Scientia juris, vi sermonis omnibus adfuit, candore animi et oris nemini defuit. Jacobus A. Gabbiati, J.U.D. Patricius Tergestin. de commerciis incremento, securitateque maxime meritus": C. von Wurzbach, *Gabbiati, Jakob Franz Maria von*, cit., p. 45.

¹⁶⁶ Anche in questo caso Jenner riporta una data diversa: il 2 novembre 1796. Si veda L. de Jenner, *Gabbiati*, cit., p. 332. Cfr. F. Basilio, *Le assicurazioni marittime a Trieste ed il centro di riunione degli assicuratori*, cit., p. 58, nt. 1); A. Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste*, cit., n. 174, 4 aprile 1792, pp. 217-218.

¹⁶⁷ L. de Jenner, *Gabbiati*, cit., p. 332.

scientifico di Gabbiati. Egli le utilizzava per illustrare le ragioni delle proprie scelte, maturate dopo un minuzioso esame delle principali fonti marittimistiche europee, di cui si serviva sempre in funzione della convenienza per le peculiarità della piazza triestina.

Le “rimarche” rivelano una profonda conoscenza dei capisaldi marittimistici legislativi (tra i tanti, la *Lex Rhodia de jactu*, il *Libro del Consolato del Mare*, le ordinanze colbertine e olandesi, gli Statuti di Venezia), dottrinali (Scaccia, Santerna, Casaregi, Stypmann, Valin, Pothier, Émérigon), oltre che della prassi giurisprudenziale, in special modo veneziana e tergestina¹⁶⁸. L’erudizione di Gabbiati in materia, unita all’“acuto e pratico discernimento” con cui si districava nella magmatica regolamentazione, gli valsero effettivamente la menzione di Basilio fra i pochi cultori della “scienza dell’assicurazione marittima” triestina ai suoi primordi¹⁶⁹.

Tra gli altri progetti esaminati, soltanto quello di Azuni presenta delle annotazioni a margine delle disposizioni codicistiche, le quali però non si possono dire dotate della consistenza e dello spessore scientifico che caratterizzano invece il lavoro del giurista triestino. Per quanto riguarda le note apposte alle disposizioni in materia di assicurazioni, il più delle volte Azuni se ne serviva soltanto per indicare sinteticamente la conformità delle relative regole alle principali fonti marittimistiche, antepoendovi talora brevi riflessioni circa la *ratio legis*¹⁷⁰. Invece nelle “rimarche” Gabbiati esponeva esaurientemente anche i motivi per cui riteneva di discostarsi dalle fonti, soprattutto nel caso in cui avesse deciso di disporre diversamente dall’*Ordonnance de la Marine*.

Un esempio significativo di tale attitudine, la quale depone per l’originalità del progetto di Gabbiati, si ritrova nel primo articolo, dal quale peraltro trapela lo spirito “liberale” dell’autore. In estrema sintesi: tutti possono assicurarsi - austriaci e non -, assicurando qualunque loro bene. Infatti, a differenza dell’*Ordonnance*, che non ammetteva espressamente l’assicurazione delle merci e delle navi appartenenti ai

¹⁶⁸ P. De Santarém (o Santerna), *Tractatus de assecurationibus et sponcionibus mercatorum*, Venetiis 1552; S. Scaccia, *Tractatus de commerciis et cambio*, Romae 1618; J.F. Stypmannus, *De Jure maritimo et nautico*, Gryphiswaldae 1652; G.L.M. de Casaregi, *Discursus legales de Commercio. Quibus accerit brevis tractatus De avarijs Quintini Weytsen in novam methodum ad faciliorem usum ab auctore presentis operis accomodatus*, Genevae 1707; R.-J. Valin, *Nouveau commentaire sur l’ordonnance de la marine du mois d’aout 1681*, La Rochelle 1760; R.J. Pothier, *Traité du contract d’assurance e Traité du prêt à la grosse aventure*, in R.J. Pothier, *Traités sur différentes matieres de droit civil, appliquées a l’usage du barreau et de jurisprudence françoise*, Paris-Orléans 1773, III; R.J. Pothier, *Traité des contrats marittime, société, et cheptels*, Paris 1774; B.-M. Émérigon, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marseille 1783.

¹⁶⁹ F. Basilio, *Le assicurazioni marittime a Trieste ed il centro di riunione degli assicuratori*, cit., pp. 57-59.

¹⁷⁰ Una delle poche eccezioni è rappresentata dall’annotazione all’art. 30, il quale disciplina l’onere della prova del sinistro: in essa Azuni illustrava le ragioni per cui aveva ritenuto di ampliare la disposizione, rispetto alle fonti di riferimento. A differenza del Regio Editto del 13 luglio 1750 per il Consolato di Nizza (§ 43), egli aggiungeva, per il caso di ammissione degli assicuratori alla prova contraria (qualora costoro avessero eccepito che il danno fosse accaduto o provocato per mancanza dell’assicurato), l’obbligo da parte loro di pagare comunque le somme assicurate mediante cauzione. La *ratio* dell’ampliamento riposava nella necessità di garantire comunque pronta esecuzione ai contratti mercantili, essendo la speditezza “l’anima del commercio”: D.A. Azuni, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S.M.*, cit., *Libro II, De’ Contratti Marittimi, Capo I, Delle Assicuranze*, nt. al § 30. Nei libri I. *Del Consolato e Tribunale Marittimo di Nizza*, IV. *Del dritto marittimo*, V. *Della Navigazione* e VI. *Della Gente di Mare*, le annotazioni si fanno decisamente più sporadiche e concise rispetto agli altri volumi.

nemici, in caso di guerra marittima, l'art. 1 di Gabbiati dispone:

Permettiamo che tanto li nostri sudditi quanto li esteri, quand'anche sussistesse fra noi e la loro nazione guerra apperta, possano far assicurare nei nostri Stati qualunque loro interesse et alli assicuratori di stipulare qualunque premio per l'assunzione del risico circa le cose assicurate¹⁷¹.

In tale disposizione il giurista riteneva di seguire piuttosto il principio di maggior apertura della consuetudine inglese, conforme peraltro a quanto disposto dal *Libro del Consolato del Mare* al cap. 5, reputandolo più confacente allo sviluppo delle assicurazioni negli Stati austriaci, essendo questi ultimi privi di armate navali¹⁷². In tal modo egli dimostrava riguardo per la situazione specifica, nonché contezza delle problematiche causate dalle coeve ostilità austro-turche. Spiega infatti Gabbiati:

ed è tanto più abbracciabile un tal principio, poichè non avendo noi armate navali da' opporre ai nemici, di rado si verificherebbe a' nostro carico l'indicata restituzione, talchè tutto l'importo de premj rimarrebbe a' puro calcolo di beneficio per li nostri assicuratori¹⁷³.

In combinato disposto con l'art. 1 di Gabbiati, nella prima stesura del cap. XIX. *Del cambio marittimo*, l'art. 3 permetteva non solo ai sudditi asburgici, “ma ancora alli forestieri, quando pure questi fossero sudditi di una potenza attualmente nostra nemica, di dare e prendere reciprocamente gl'uni dagl'altri danaro a cambio marittimo”. Nell'annotazione a margine della disposizione, si precisava testualmente:

Poiché si è giudicato approsito di permettere col primo paragrafo del progettato articolo delle assicurazioni alli forestieri attualmente nostri nemici di far assicurare ne' nostri stati li loro bastimenti, merci, ed effetti, non può per conseguenza essere veruna difficoltà di estendere questa stessa permissione ancora rispetto al cambio marittimo¹⁷⁴.

Nel testo definitivo del *Progetto* del 1785, l'art. 1 di Gabbiati fu emendato in modo da limitare l'ampiezza della libertà negoziale permessa dallo studioso. Infatti, ancorché il corrispondente art. 322 esordisse con la concessione per i sudditi austriaci ed esteri di assicurare “qualunque loro interesse”, si faceva espressamente salvo il caso in cui la normativa vigente avesse disposto altrimenti, vietando cioè l'assicurazione di una cosa particolare¹⁷⁵. Inoltre, scompariva il riferimento espresso agli stranieri nemici,

¹⁷¹ Gabbiati sottolineava come il corrispondente art. 1 dell'*Ordonnance* fosse “più limitato”: G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., Rimarche ad art. 1, p. 1. Cfr. *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, cit., *Livre Troisième. Des Contrats Maritimes, Tit. VI. Des Assurances*, art. 1, pp. 216-217.

¹⁷² La più recente edizione del *Consolato del Mare* era la traduzione italiana di Casaregi, edita per la prima volta a Firenze nel 1719 e più volte ristampata. Il cap. 5 delle *Ordinazioni sopra le sicurtà marittime* è intitolato: “Che tutte le robbe, e mercantia che vengono in Barcellona, e si portano, ancora che siano di Genovesi, o inimici siano sicure”. Si veda G.L.M. de Casaregi, *Il consolato del mare. Colla spiegazione di G. M. Casaregi [...] con il portolano del mare, d'Alvise Da Mosto [...]*, Venezia 1737, p. 443. Cfr. V. Piergiovanni, *La spiegazione del Consolato del mare di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi*, ora in V. Piergiovanni, *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l'Occidente Medievale e Moderno*, cit., II, p. 1257.

¹⁷³ G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., Rimarche ad art. 1, p. 2.

¹⁷⁴ *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l'attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], cit., n. 1) *Titolo del Cambio marittimo*.

¹⁷⁵ *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* [1785], cit., *Capitolo XVIII. Delle assicurazioni*, § 322,

analogamente a quanto disposto dall'art. 621 del *Progetto* in materia di cambio marittimo¹⁷⁶.

L'attitudine estensiva dello studioso triestino si riconfermava all'art. 2, in tema di entità dell'importo assicurabile: l'assicurato avrebbe potuto “farsi assicurare l'importo totale del suo risico: il premio di sicurtà e premio di premio, dalli stessi, o' separati assicuratori; come del pari, il profitto sperato”, a patto che tanto i premi quanto il profitto fossero espressamente indicati nella polizza¹⁷⁷. In tal caso Gabbiati si discostava sia dal *Consolato del Mare*, il quale al cap. 8 prescriveva che l'assicurato dovesse correre l'ottava parte del rischio “allo scoperto”¹⁷⁸, sia dall'*Ordonnance*, la quale stabiliva per gli assicurati l'obbligo di correre il rischio della decima parte, a meno che nella polizza non si dichiarasse espressamente di voler assicurare il totale¹⁷⁹.

I casi specifici in cui l'assicurato era costituito dal prenditore di denaro o merci a cambio marittimo, oppure dal datore, erano contemplati dagli artt. 7 e 8, il cui tenore era interamente confermato nel definitivo *Progetto*¹⁸⁰. L'art. 7 stabiliva per il primo la facoltà “di far assicurare tutti quei rischi che per patto, o per costume non soglionsi assumere li dattori”, precisando che “fuori di detti limiti” l'assicurazione non sarebbe stata valida¹⁸¹. L'art. 8 concedeva “tanto maggiormente” al datore di “far assicurare e la sorte e il cambio come ogni altro assicurato”. Ad ogni modo, se il datore avesse inglobato “il cambio con la sorte” senza dichiararlo agli assicuratori, in caso di disastro non sarebbe stato pagato “che il principale”¹⁸².

Tale precisazione non si ritrovava invece nell'art. 53 della versione iniziale del cap. XIX. *Del cambio marittimo*, anch'esso invariato nel *Progetto*¹⁸³. Il restante contenuto della disposizione era comunque speculare all'art. 8 di Gabbiati, prevedendo per il datore a cambio marittimo la possibilità “di far assicurare tanto la sorte principale, quanto il rispettivo cambio delle somme date a cambio”¹⁸⁴.

p. 129.

¹⁷⁶ Ivi, *Capitolo XIX. Del cambio marittimo*, § 621, p. 276.

¹⁷⁷ G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., art. 2, p. 9. Cfr. F. Basilio, *Le assicurazioni marittime a Trieste ed il centro di riunione degli assicuratori*, cit., p. 58.

¹⁷⁸ Il cap. 8 delle *Ordinazioni sopra le sicurtà marittime*, intitolato “Che alcuno non possa essere assicurato in altra parte più delle sette parti”, statuiva: “[...] che se alcun si sarà fatto assicurare in altra parte, non si possa fare assicurare nella presente Città se non per tanto come li mancasse infino alla summa delle sette parti correndo sempre il risico dell'ottava parte, né quello che si sarà fatto assicurare nella presente Città, non si possa fare assicurare in altra parte, se non per infino al compimento delle sette parti, correndo sempre risico dell'ottava parte [...]”. Si veda G.L.M. de Casaregi, *Il consolato del mare*, cit., *Ordinazioni sopra le sicurtà marittime*, cap. 8, p. 445.

¹⁷⁹ *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, cit., *Livre Troisième. Des Contrats Maritimes, Tit. VI. Des Assurances*, art. 18, p. 229.

¹⁸⁰ *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* [1785], cit., *Capitolo XVIII. Delle assicurazioni*, § 328 e § 329, pp. 131-132.

¹⁸¹ G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., art. 7, p. 31.

¹⁸² Ivi, art. 8, p. 35.

¹⁸³ *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* [1785], cit., *Capitolo XIX. Del cambio marittimo*, § 671, p. 290.

¹⁸⁴ *Complesso di ordinamenti e regole che disciplinano l'attività marinara mercantile nei suoi diversi aspetti* [1784], cit., n. 1) *Titolo del Cambio marittimo*.

Come particolare tipologia d'assicurazione, all'art. 11 Gabbiati ammetteva la possibilità di assicurare la libertà delle persone come tutela dal rischio di diventare schiavi degli "infedeli" pirati "barbareschi"¹⁸⁵ o dei corsari in caso di guerra marittima¹⁸⁶. A fine Settecento si trattava ancora evidentemente di eventualità temute nel Mediterraneo: il fenomeno stava conoscendo anzi una certa ripresa, in inversione di tendenza rispetto al generale ridimensionamento avvenuto nel corso del secolo¹⁸⁷.

L'assicurazione sulla libertà era infatti prevista anche da Azuni. Entrambi i giuristi regolavano con dovizia di dettagli il contenuto della relativa polizza, dovendo essa contenere tutti i riferimenti atti a identificare la persona di cui si assicurava la libertà, la nave, il viaggio e la somma pattuita in caso di perdita della libertà. Lo studioso sassarese aggiungeva un vincolo ulteriore per gli assicuratori, prevedendo che la somma fosse dovuta da costoro dal momento stesso in cui la persona fosse stata fatta schiava ed avesse quindi perduto la libertà, "sotto pena di soccombere ai danni interessi e spese"¹⁸⁸.

A differenza di Azuni, Gabbiati prendeva specificamente in considerazione anche le prerogative della moglie che avesse deciso di assicurare la libertà del marito o dei figli. In ciò si può cogliere un evidente riflesso del peculiare riguardo generalmente riservato alla condizione giuridica femminile dal diritto austro-germanico. In effetti, l'art. 12 permetteva alla moglie di obbligarsi validamente

senza l'autorizzazione del marito od assistenza de' prossimani, od altre formalità legali o statutarie, ed eziandio alienare i suoi beni dotali per far assicurare la libertà del marito o figlioli, ovvero per riscattarli dalla cattività incontrata¹⁸⁹.

Nella disposizione, comunque, non va individuata una prerogativa esclusiva del codice asburgico, in quanto già l'*Ordonnance de la Marine* prevedeva tali facoltà per la moglie, come sottolineava lo stesso Gabbiati nelle "rimarche". Ad ogni buon conto, il modello francese era stato adattato per renderlo conforme alle "leggi municipali", estendendo la possibilità per la donna di obbligarsi per salvaguardare anche la libertà dei figli, non contemplata dall'*Ordonnance*¹⁹⁰.

Ulteriore riflesso della visione estesa ampiamente dimostrata da Gabbiati circa la

¹⁸⁵ La denominazione di "pirati" o "corsari" barbareschi era comunemente adoperata per indicare "le genti del Maghreb durante i secoli dell'influenza ottomana": S. Bono, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia 2005, p. VII.

¹⁸⁶ G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., art. 11, pp. 47-48. Su tale tipologia d'assicurazione: M. Fortunati, *Captivi, riscatti ed assicurazione alla vigilia dei Codici*, in V. Piergiovanni (cur.), *Corsari e riscatti dei captivi. Garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo, Atti del Convegno di studi storici, Marsala 4 ottobre 2008* (Collana di Studi storici sul notariato italiano XIV), Milano 2010, pp. 113-134.

¹⁸⁷ La "paradossale" convivenza tra i barbareschi del Mediterraneo e l'Europa illuministica, nonché i rapporti generali tra quest'ultima e gli stati maghrebini, sono ricostruiti in: S. Bono, *Lumi e corsari*, cit. Più in generale sulla storia del Mediterraneo, si rimanda al classico di F. Braudel, *Il Mediterraneo: lo spazio e la storia, gli uomini e la tradizione*, Milano 1987.

¹⁸⁸ D.A. Azuni, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S.M.*, cit., *Libro II, De' Contratti Marittimi, Capo I, Delle Assicuranze*, art. 12.

¹⁸⁹ G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., art. 12, p. 51.

¹⁹⁰ Cfr. *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, cit., *Livre Troisième. Des Contrats Maritimes, Tit. VI. Des Assurances*, art. 12, pp. 226.

funzione del contratto assicurativo, era costituito dalla previsione dell'assicurazione sulla vita. L'art. 13 consentiva "indefinitamente" ai soggetti di assicurare non solo la vita propria, ma anche quella di terzi, a patto che l'assicurato fosse stato in grado di dimostrare "l'interesse reale" alla conservazione della vita altrui¹⁹¹. Benché consapevole del divieto disposto dall'*Ordonnance de la Marine*¹⁹², Gabbiati sosteneva la propria interpretazione richiamando sia le tesi di Pufendorf (*De officio hominis et civis iuxta legem naturalem*, I, cap. 14, § 3), Reinold Kurike (*Ad jus maritimum hanseaticum, cum notis et diatriba de assecurationibus*), Onorato Leotardo (*Liber singularis de usuris et contractibus usurariis, quaest. 23, n. 58*) e Scaccia (*Tractatus de commerciis et cambio, § 1, quaest. 1, n. 142*), sia la prassi in vigore in Inghilterra, nello Stato pontificio, a Napoli, Firenze, Genova e Venezia¹⁹³. In questo senso le "rimarche" apposte all'art. 13 denotano l'indubbia padronanza, da parte dello studioso, della dottrina e delle pratiche marittimistiche europee.

Dal confronto con gli altri progetti coevi si rileva come una disciplina così ampia e "permissiva" di tali speciali tipologie d'assicurazione, come pure la loro stessa ammissione, non fossero affatto scontate¹⁹⁴. L'autore più restrittivo in questo senso è De Jorio, il quale proibiva espressamente l'assicurazione sulla vita e non contemplava quella sulla libertà¹⁹⁵. Anche il *Codice per la Veneta Mercantile Marina* non prevedeva quest'ultima, mentre consentiva l'assicurazione sulla vita, stabilendo un particolare rigorismo di forma per la stesura delle relative polizze, come garanzia per l'assicuratore¹⁹⁶. Viceversa, Azuni disciplinava l'assicurazione sulla libertà e taceva invece riguardo a quella sulla vita¹⁹⁷.

In complesso, il "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni" di Gabbiati pare – come suggerisce la stessa intitolazione - un vero e proprio "codice nel codice": seppur il linguaggio risenta ancora dello stile settecentesco¹⁹⁸, esso consegue un risultato in gran parte originale, un disegno compiuto nell'ambito del complessivo – e complesso – cantiere della codificazione marittimistica asburgica. Esso condive la stessa sorte del *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* del 1785: si può comunque ipotizzare che la condanna all'oblio fu determinata dalla mole eccessiva delle

¹⁹¹ G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., art. 13, p. 55.

¹⁹² *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681*, cit., *Livre Troisième. Des Contrats Maritimes, Tit. VI. Des Assurances*, art. 10, pp. 224-225.

¹⁹³ G. De Gabbiati, *Progetto di Legislazione circa le assicurazioni*, cit., Rimarche ad art. 13, pp. 55-66.

¹⁹⁴ In tema di assicurazione sulla vita, anche per ulteriori riferimenti bibliografici, cfr. M. Fortunati, "Non potranno essere gettati". *Assicurazione e schiavitù nella dottrina giuridica del XVIII secolo*, in G. Biorci-P. Castagneto (curr.), *Mentalità e prassi mercantili tra Mediterraneo e Atlantico (XV-XVIII sec.)*, "RiMe. Rivista di Storia dell'Europa Mediterranea", I (2008), pp. 51-66.

¹⁹⁵ C.M. Moschetti, *Il codice marittimo del 1781*, cit., II, Tomo III, Libro IV. *Delle obbligazioni marittime, Tit. XXXV. Dell'Assicurazioni marittime, Legge 13*, p. 982.

¹⁹⁶ *Codice per la Veneta Mercantile Marina*, cit., Parte Seconda, Tit. VI, *Sicurtà*, artt. 30-31, pp. 188-189.

¹⁹⁷ D.A. Azuni, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S.M.*, cit., Libro II, *De' Contratti Marittimi, Capo I, Delle Assicuranze*, art. 12.

¹⁹⁸ Un deciso passo avanti nel senso della concisione del linguaggio e del raffinamento della tecnica legislativa si sarebbe compiuto nel progetto di Domenico Rossetti, del resto figlio ormai dell'Ottocento: cfr. M.R. Di Simone, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, cit., pp. 193-194.

disposizioni dettate da Gabbiati, dunque dall'incapacità di raggiungere un livello di sintesi necessario ad un impianto codicistico.

Del resto, la storia dei lavori preparatori delle principali codificazioni di diritto marittimo mediterranee del tardo Settecento pare essa stessa un costante, e per certi versi collettivo, cantiere legislativo mai definitivamente chiuso.

Appendice

A titolo di campione esemplificativo, e in attesa di procedere alla pubblicazione completa del "Progetto di Legislazione circa le assicurazioni" di Gabbiati e del *Progetto del Codice per l'Austriaca Mercantile Marina* del 1785, si riproducono qui di seguito gli articoli del primo cui precedentemente si è fatto riferimento (colonna di sinistra), ponendoli a confronto con il testo adottato nel secondo (colonna di destra). La numerazione degli articoli è chiaramente diversa, poiché nel *Progetto* è presentata quella complessiva dell'insieme dei capitoli. Dopo ogni coppia di disposizioni è riportato il testo delle "rimarche" apposte da Gabbiati.

Art. 1

Permettiamo che tanto li nostri sudditi, quanto li esteri, quand'anche sussistesse fra noi, e la loro nazione guerra apperta; possano far assicurare nei nostri Stati qualunque loro interesse et alli assicuratori di stipulare qualunque premio per l'assunzione del risico circa le cose assicurate.

§ 322

Permettiamo, che tanto li nostri sudditi, quanto li esteri, possano far assicurare nei nostri stati qualunque loro interesse, ed alli assicuratori di stipulare qualunque premio per l'assunzione del risico circa le cose assicurate, eccettuate sempre quelle dalle nostre leggi interdette.

"L'art. 1, lib. 3, tit. 6 delle ordinanze di Francia è più limitato. È il consueto nelle guerre marittime: che per lo più si accendono per questioni di commercio d'interdire con gl'inimici qualunque negoziazione; perciò nella Francia non si assicurano *appertamente* le merci o' navi appartenenti ai nimici. Il calcolo su' cui si fonda codesta massima è perché una parte della nazione non renda all'inimico per l'effetto della sicurtà quello, che l'altra per l'effetto di guerra avesse predato. All'opposto nell'Inghilterra si assicurano apertamente e navi e merci inimiche calcolandosi, che quand'anche susseguia la temuta restituzione, rimanga sempre alla nazione assicuratrice il beneficio dell'importo de' premj, che in una grande estensione de' tocchi [!] supera il sbilancio delle perdite. Si crede di dover preferire la massima inglese uniforme all'antica disposizione del Consolato del Mare Cap. 5, onde conciliare nei nostri Stati una maggior affluenza di sicurtà forestiere, ed è tanto più abbracciabile un tal principio, poicchè non avendo noi armate navali da' oppore ai nemici; di rado si verificherebbe a' nostro carico l'indicata restituzione, talché tutto l'importo de' premj rimarrebbe a' puro calcolo di beneficio per li nostri assicuratori. S'impiegò nel testo il termine = *qualunque premio* = ed ecco la ragione! Diversi autori legali e segnatamente il Scaccia de'

Comercio [*Tractatus de commerciis et cambio*] quaest. 7, p. 2, ampl. 10, pretese = *quod in praetio assecurationis procedat lesio* = Un tal erroneo principio derivò dal metodo del pari erroneo, che ebbero tutti i legali più antichi di ridurre ogni contratto (ancorché nuovo in Commercio) ai termini del gius romano, e quindi considerando che nel contratto di sicurtà = *Substantialiter insit emptio, et venditio et in emptione et venditione requiratur aequalitas inter praetium, et periculum* = perciò hanno sostenuto che possa darsi lesione nel premio. Sebbene si diano delle tracce di sicurtà nell'istoria, e nelle leggi romane, la forma però è tutta novella, e perciò un tal principio è al giorno di oggi abbandonato per non dire deriso da tutte le nazioni, e dagli autori più recenti: Stjöpman ad jus marit. [*Tractatus de jure maritimo et nautico*] part. 4, cap. 7, 11, 721 et seg., Puffendorf de Iur. Nat. et Gen. [*De iure naturae et gentium*] lib. 5, cap. 8 ss. 8. Il premio non può, ne deve dipendere che dalla convenzione. I pericoli del mare non hanno limite, e il maggiore o' minore risico è involupato con tante impreviste circostanze di loco, di tempo, di persone, ecc. ecc., che sarebbe impossibile di fissare una corrispondente proporzione fra' il premio, e rischio e, conseguentemente una regola legale, onde conoscerne la lesione”.

Art. 2

§ 323

L'assicurato potrà farsi assicurare l'importo totale del suo risico: il premio di sicurtà e premio di premio, dalli stessi, o' separati assicuratori; come del pari, il profitto sperato; ma tanto li premj, quanto il profitto dovranno essere dichiarati alli assicuratori ed espressamente indicati nella polizza.

L'assicurato potrà farsi assicurare l'importo totale del suo risico, il premio di sicurtà, e premio di premio, dalli stessi, o' separati assicuratori, come del pari, il profitto sperato, ma tanto gli premj, quanto il profitto dovranno essere dichiarati alli assicuratori, ed espressamente indicati nella polizza.

“Il Consolato del Mare cap. 8 prescriveva, che l'assicurato debba correre l'ottava parte del risico allo scoperto o' sia senza assicurazione. L'art. 18 delle ordinanze di Francia esige, che li assicurati debbino correre il risico della decima parte se non vi ha' dichiarazione espressa nella polizza, che intendino di assicurare il totale, e nel precedente art. 15 di detta ordinanza si inibisce ogni sicurtà sopra nollì, sopra paghe, o' sopra il profitto immaginario o' sperato! Anche le ordinanze di Amsterdam all'art. 2 imponevano che il proprietario debba correre il risico d'un decimo sopra merci, ed un terzo sopra corpo de bastimenti, locché però fu' riformato l'anno 1693, e limitato sui bastimenti a' un ottavo, e poi alla sollecitazione de' negozianti fu' permesso l'anno 1744 di assicurare il totale, ed anche i nollì, mediante l'apprezzamento d'accordo. Io considero e l'esperienza lo dimostra, che tutte queste limitazioni non produssero l'effetto avuto in mira dai rispettivi legislatori, perché essendo per legge concessa, o' per consuetudine tollerata la facoltà alle parti degli *apprezzamenti*, come pure le ultronee clausole = *del valga o non valga* = le leggi non solo rimasero inefficaci ma' seguirono molti abusi a carico degli assicuratori. In caso di disgrazia alla merce od effetto assicurato li assicuratori non solo recuperano il totale importo del loro risico, e l'arbitrio che discende dall'apprezzamento, ma' restano in dritto di percepire sul quanto del ricupero ratatamente la porzione, cui mediante l'apprezzamento restano al

scoperto. È meglio adunque, che la legge accordi alli assicurati la libertà di assicurare il totale con più un distinto lucro sperato o' immaginario; mentre con tal libertà non avranno motivo sì pressante di apprezzare le loro merci con disegno d'ingiusto lucro. Nel § che si progettò si è permessa l'assicurazione del proffitto immaginario contro il prescritto dell'art. 15 delle ordinanze di Francia. Di fatto in tutto il Mediteraneo e nel Ponente è permesso di assicurarlo, purché sia dichiarato espressamente all'assicuratore; mentre ha' causa giusta ed onesta, e nulla vi ha' d'inconveniente che l'uno guaddagni e l'altro perda per cagione di dubbio evento = esiste la merce: è verisimile l'utile; dunque come lucro raddicato può essere oggetto di assicurazione! È necessario poi, e la buona fede del contratto esigge, che si denomini all'assicuratore il premio, ed il proffitto, poicché siccome in caso di disgrazia egli non ha' alcun ricupero da sperare circa il premio ed il proffitto (che sono cose ideali) così serve la notizia per proporzionarvi un giusto premio. La legge di Francia fu scritta con un rigorismo che non possiamo seguitare! Essa ebbe in mira di allontanare, ed invalidare tutte le sicurtà che' direttamente o' indirettamente coincidono col contratto di sponsione, vadimonio o' scommessa, ed appunto il proffitto immaginario diventa una scommessa, come del pari la sicurtà sopra noli. Il spirito che guidò la legislazione francese non regna al dì d'oggi presso le nazioni commercianti e calcolatrici; né per evitare le frodi, che si ponno commettere, si deve proibire un commercio invalso presso tutte le nazioni. Sarebbe lo stesso come se il sovrano a' motivo dei contrabandi che si commettono, volesse impedire ogni commercio nel proprio Stato!"

Art. 7

§ 328

Il prenditore di denaro o' merci a' cambio marittimo potrà far assicurare tutti quei rischi che per patto, o per costume non soglionsi assumere li dattori. Fuori de detti limiti non sarà valida la sicurtà.

Il prenditore di denaro o merci a cambio marittimo potrà far assicurare tutti quei rischi, che per patto o per costume non soglionsi assumere li datori, fuori di detti limiti non sarà valida la sicurtà.

“Questo § è ripetuto nel titolo de cambj marittimi, et può aver loco in questo titolo; perché si tratta di sicurtà. La legge di Francia art. 16, lib. 3, tit. 5 proibisce genericamente ai ricevitori del denaro a' cambio marittimo di farlo assicurare. Se il motivo di quella legge fosse vero in ogni caso, la legge sarebbe giusta; giacché presuppone, che il prenditore non corra verun risico. Siccome però li datori a' cambio, e specialmente gl'italiani, eccettuano il gettito e l'avarea, così non si può rivocare in dubbio, che il rischio di questi due avvenimenti se ne starebbe a' carico del prenditore. È giusto adunque, ch'egli possa assicurarli, e che con la nostra legislazione opportunamente venghi modificata quella di Francia”.

Art. 8

§ 329

E quindi tanto maggiormente si dee conoscere, che i dattori a' cambio potranno far assicurare e la sorte e il cambio come ogni altro

E quindi tanto maggiormente si dee conoscere, che i datori a cambio potranno far assicurare e la sorte e il cambio come ogni altro

assicurato. Se inglobassero il cambio con la sorte senza dichiararlo agli assicuratori non sarà, in caso di disastro, pagato, che il principale.

assicurato. Se inglobassero il cambio con la sorte senza dichiararlo agli assicuratori non sarà, in caso di disastro, pagato, che il principale.

“Questo § corrisponde all’art. 17, lib. 3, tit. 5 delle ordinanze di Francia, per il capitale, mà quello inibisce la sicurtà sopra il premio come per massima hà proibito il lucro sulle merci. Mà poicchè l’uso generale e la libertà del commercio c’indusse a’ dipartire da quel rigore; così per essere conseguenti bisognò spiegare cotal libertà in questo §. Del resto si rimette alla Rimarca fatta al precedente § e all’autorità dell’Anald. disc. 70, n. 30; Casareg. disc. 1, n. 123 ed al regol. d’Amsterdam art. 19 che è come il nostro”.

Art. 11

Sarà permesso a’ ciascheduno di far assicurare la propria libertà, contro fedeli od infedeli; o’ quella di altrui. Nella polizza si avrà cura di inserire il nome, cognome, il paese, domicilio, l’età e la condizione dell’assicurato, il nome del bastimento, quello del porto donde dee partirsene, o’ sarà partito, quello dove dovrà arrivare (se a’ viaggio determinato) ovvero il tempo stabilito (se la sicurtà è a mese) la somma cui la detta libertà sarà apprezzata, la persona cui dovrà essa somma andar pagata, con ogni altra condizione, e patto, per cui li contraenti andranno intesi.

§ 333

Sarà permesso a ciascheduno di far assicurare la propria libertà contro fedeli o infedeli, o quella di altrui; nella polizza si avrà di inserire il nome, cognome, il paese domicilio, l’età e la condizione dell’assicurato, il nome del bastimento, quello del porto, donde dee partirsene o sarà partito, quello dove dovrà arrivare (se a viaggio determinato) ovvero il tempo stabilito (se la sicurtà è a mese), la somma cui la detta libertà sarà apprezzata, la persona, cui dovrà essa somma andar pagata, con ogni altra condizione e patto, per cui li contraenti andranno intesi.

“In Francia ov’è proibita la sicurtà sulla vita degli uomini liberi, v’è però permessa quella della libertà come si può osservare all’art. 9 delle ordinanze di Francia tit. *des assurances*. E generalmente tutte le legislazioni combinarono nella permissione di tali sicurtà, dando eziandio a’ quelle varie forme e modificazioni”.

Art. 12

La moglie potrà validamente obbligarsi senza l’autorizzazione del marito, od assistenza de’ prossimani, od altre formalità legali o statutarie, ed eziandio alienare i

§ 334

La moglie potrà validamente obbligarsi senza l’autorizzazione del marito od assistenza de’ prossimani od altre formalità legali, o statutarie, anche per quei luoghi,

suoi beni dotali per far assicurare la libertà del marito o figlioli, ovvero per riscattarli dalla cattività incontrata.

ove per avventura le femine fossero obbligate a simili formalità, ed eziando alienare i suoi beni dotali per far assicurare la libertà del marito o figli, se questi non hanno proprie sostanze, ovvero per riscattarli dalla cattività incontrata.

“La disposizione di questo § è in massima conforme all’art. 12 delle ordinanze di Francia tit. *des assurances*. Si è soltanto modellato il testo per prendere in vista le nostre leggi municipali; e si è estesa la facoltà non solamente per il marito, mà eziandio per li figliuoli. Per giustificazione del testo vi concorrono il favore della religione, quello della libertà, e l’amor coniugale e materno”.

Art. 13

Permettiamo le sicurtà indefinitamente sulla propria vita, et eziandio sulla vita altrui; purché questi ultimi assicurati, possino documentare l’interesse reale che averanno alla conservazjone dell’altrui vita assicurata. E quindi nelle sicurtà sulla vita altrui non sarà permesso di stipulare la clausola = senza obbligo di mostrare alcun interesse nella continuazione della vita assicurata = e consimili.

§ 335

Permettiamo le sicurtà indefinitamente sulla propria vita, ed eziandio sulla vita altrui; purché questi ultimi assicurati, possino documentare l’interesse reale, che avranno alla conservazione dell’altrui vita assicurata. E quindi nelle sicurtà sulla vita altrui non sarà permesso di stipulare la clausola “senza obbligo di mostrar alcun interesse nella continuazione della vita assicurata” e consimili.

“In Francia coll’art. 10 tit. *des assurances* è proibito di far sicurtà sulla vita delle persone *Defendons de faire aucune assurance sur la vie de personnes*. Il motivo di questa legge proibitiva, è accenato dai commentatori perché *Liberum corpus aestimationem non recipit*. Perché, la vita dell’uomo, non è un oggetto di commercio, perché è odioso, che la sua morte divenghi materia di una speculazione mercantile, et perché finalmente simili sicurtà sono di cattivo augurio, et ponno occasionare dei delitti! Veruna di queste ragioni può trattenerci dal seguitare le traccie di altre nazioni calcolatrici, e di adottare un sentimento tutto opposto! Se la vita del uomo, non è oggetto di speculazione mercantile, se il suo corpo non riceve estimazione, la sua vita però, è ben apprezzabile, per li effetti civili, che detta vita produce alla famiglia, o’ a’ quello, che essendo creditore arrischia con la morte del debitore, di perdere il credito reale che vanta leggitimamente. Anche il Puffendorffio *de offic. homi. et civ.* [*De officio hominis et civis iuxta legem naturalem*] lib. 1, cap. 14, § 3 dice: *liberi capitis nullum est praetium, quia liberi homines in commercium non veniunt*. Mà nelle note si modifica: *attamen persona libera saltem praetium statuere potest juri quod in proprias actiones et comoda inde resultantia concedit*. In Amsterdam erano proibite le sicurtà sulla vita per le medesime ragioni! Il Kurike però, nella sua

diatrib. de adsecurat. [Ad jus maritimum hanseaticum, cum notis et diatriba de assecurationibus] così si esprime: *adsecurationes in vitam hominis aut in sponsiones itinerum, et similes inventiones inhibitaes sunt Amsterlodami. Hodie tamen nil frequentius fieri solet!* In Napoli, in Fiorenza, Genova, nell’Inghilterra, in Venezia, e in tutto il Stato papale, sono permesse simili sicurtà! Il Leotardo *de usuris [Liber singularis de usuris et contractibus usurariis]* quest. 23, n. 58 le trova lecite, il Scaccia giureconsulto romano nel suo Trattato de commercys et cambio [*Tractatus de commerciis et cambio*] all’§ 1, *quaest.* 1, n. 142 porta il formulario di una polizza di sicurtà sulla vita; dal che si vede che simili sicurtà, essendo permesse nello Stato romano, non si è mai creduto dalla Chiesa, ch’esse sieno contro i buoni costumi come alcuni l’hanno inconsideratamente ripetuto. Il commercio delle sicurtà di officio nella curia romana fù introdotto da Leon V e quindi da Paolo V e da Pio IV fù approvato; qual commercio si rissolve in una scommessa o sicurtà della vita! Lo stesso Scaccia al § 1, *quaest.* 1, n. 292 si esprime al proposito delle sicurtà sulla vita così: *Quare si iturus Hjerusalem, vel ad alium longe distantem locum, navigaturus, vellet sibi vitam per annum asse curari, potest suae vitae praetium imponere, puta scutis decem mille, et prae tanta summa solvere assecuratori praetium assecurationis, puta scut. 1200 ad rationem 12 pro centenario, ita ut, assecurato non moriente infra annum assecurator lucretur dictos scut. 1200, et eo moriente assecurator solvat assecurati haeredibus dictos scutos decem mille.* Così li censi vitalizi, le tontine, si rissolvono in contratti di assicurazione sulla vita altrui: *Quia in censu vitalitio major et minor redditus, constituitur non ad rationem fructum sed ad rationem periculi, et spei vitae illius, qui vitalitium censum emit, praetium ex illius valetudine, et alijs circumstantijs metiri debemus.* Covarruvia *variar. resolut.* lib. 3, cap. 9, sub n. 7 *vers. quamobrem.* Lo citato Scaccia al § 4, glos. unica n. 52 dice: *vitae hominis assecurationem practicatur, quando creditor non esset recuperaturus debitum; nisi ejus debitor aliquo tempore supervivat, ut putà electus ad episcopatum petit a’ me mutuo 1000 quibus bullarum expeditionem solvat, ego mutuo, et quia si episcopus ante adeptam episcopatus possessionem, vel post, prius quam ex creditibus mihi satisfacere possit moriatur; ego 1000 mutuos perderem, mutuo hac conditione, ut mercator aliquis assecuret episcopi vitam post obtentum episcopatum per quatuor, vel quinque annos, quia ex illorum annorum redditibus, mihi satisfaciet.* Ora che vi sieno li casi, ove le sicurtà della propria o della vita altrui non presentino che un contratto giusto, onesto e lecito, si scorge da’ suddeti esempj, e mille altri, che nella vita civile tutto giorno occorono! Anzi sarebbe da’ desiderarsi, che simili contrattazioni prendessero corso e vigore nello stato, e segnatamente per la vita de marinari, e soldati esposti a’ più frequenti pericoli e per li impiegati (e le famiglie de qualli, restano per lo più oppresse dalla miseria giacché lor manca l’unico sostegno che le alimentava) e così mediante simili contratti si troverebbero in mano un capitale qualunque, che potesse lor giovare per una perpetua, o’ temporanea sussistenza, fino al tempo che trovar potrebbero miglior sorte. A queste sicurtà appunto si può applicare con più ragione il detto accordato nelle communi sicurtà, che detto contratto = presti una carità agli infelici = quelli però, che assicurano la vita altrui, devono provare un qualche interesse, altrimenti la sicurtà non è valida in Venezia, e ciò per evitarsi le frodi o i delitti; peraltro nel formulario portato dal Scaccia si accorda eziandio la clausola suddetta senza obbligo di mostrar risicol!”.