

ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA
"F. DATINI"
Serie arancio. Pubblicazioni datiniane
4

ENRICO BENSA

LE FORME PRIMITIVE
DELLA
POLIZZA DI CARICO

RICERCHE STORICHE

CON DOCUMENTI INEDITI

GENOVA
STABILIMENTO D'ARTI GRAFICHE CAIMO & C.
1925

DATI BIBLIOGRAFICI:

Bensa, Enrico

**Le forme primitive della polizza di carico : ricerche storiche con
documenti inediti / Enrico Bensa. - Genova : Caimo, 1925. - 15 p., [1] c. di
tav. ; 24 cm**

**L'edizione è stata realizzata
grazie al contributo di:**



**Fondazione
Cassa Risparmio
di Prato**

Federico Meli
ENRICO BENSA

M. sc. 1837

LE FORME PRIMITIVE
DELLA
POLIZZA DI CARICO

RICERCHE STORICHE
CON DOCUMENTI INEDITI



GENOVA
STABILIMENTO D'ARTI GRAFICHE CAIMO & C.
1925

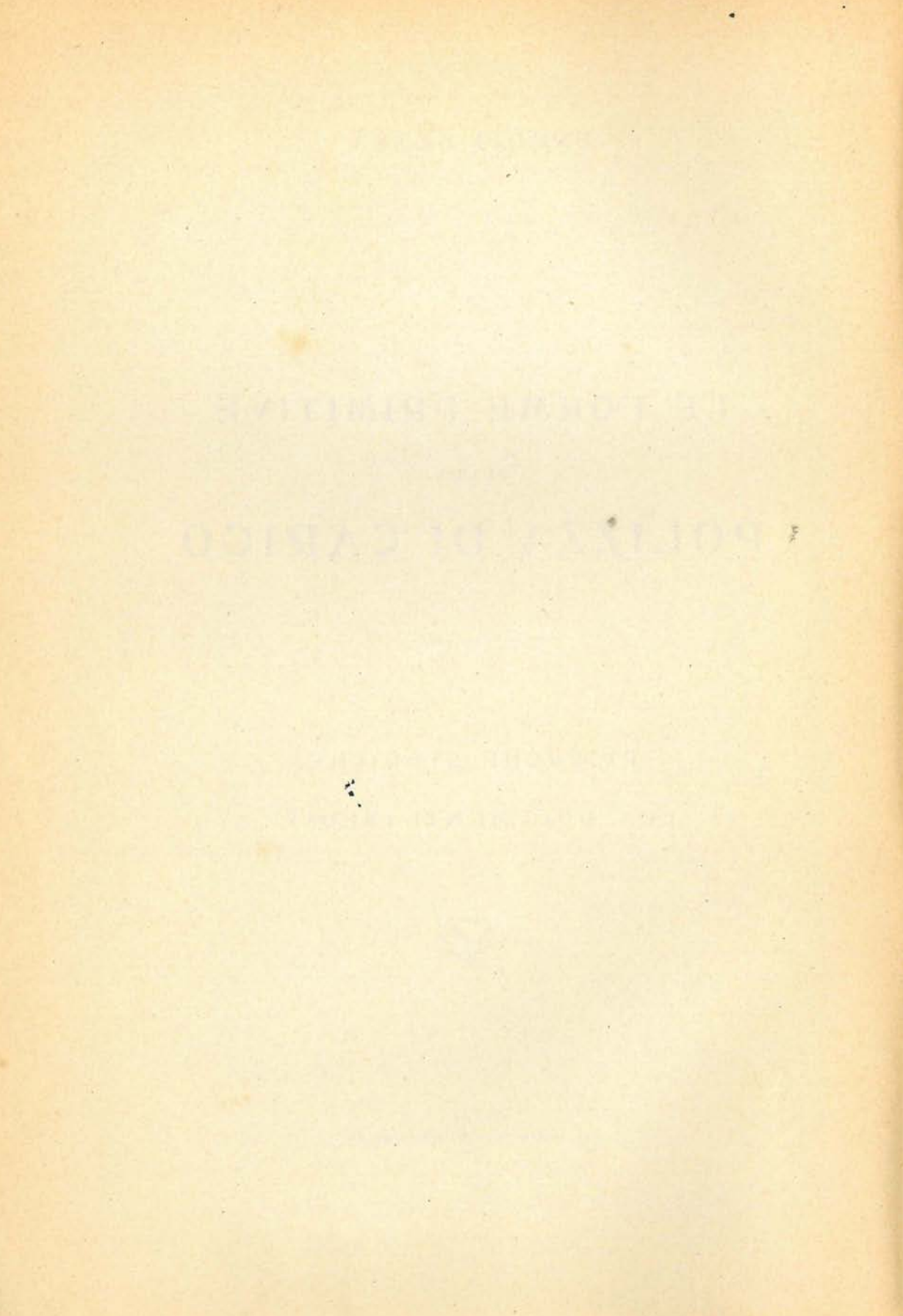
ENRICO BENSA

LE FORME PRIMITIVE
DELLA
POLIZZA DI CARICO

RICERCHE STORICHE
CON DOCUMENTI INEDITI



GENOVA
STABILIMENTO D'ARTI GRAFICHE CAIMO & C.
1925

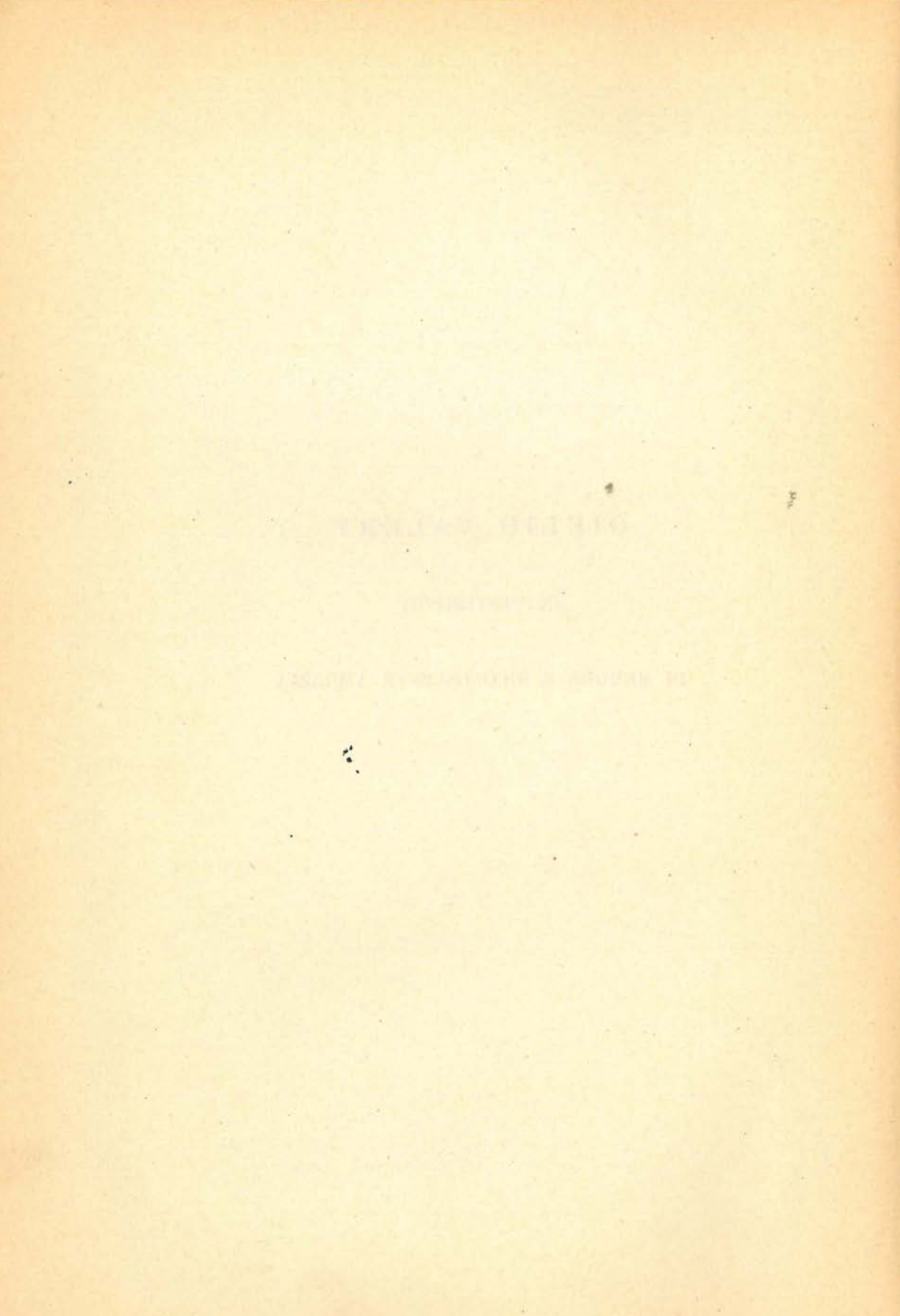


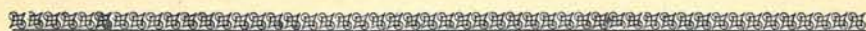
A

GIULIO VALERY

IN TESTIMONIO

DI MEMORE E RICONOSCENTE AMICIZIA





Nel progressivo sviluppo del commercio gli istituti che in servizio di esso furono creati dalla consuetudine subirono a loro volta una più o meno rapida evoluzione, e vennero gradatamente allontanandosi dalle primitive loro forme ed assumendo atteggiamenti nuovi.

Lo studio di queste trasformazioni non è vana curiosità di eruditi, nè soddisfazione di pedanterie archeologiche; ma arreca invece un efficace contributo fecondo di pratiche conseguenze alla cognizione organica della vita del commercio. Mercè questa indagine è dato distinguere negli istituti commerciali la parte veramente sostanziale e direttamente intesa al conseguimento di quello scopo per cui ebbero origine, dai successivi adattamenti e dalle trasformazioni, imposte non di rado da errate concezioni di giuristi e da ingiustificati arbitrii legislativi.

Come questo criterio si applichi alla polizza di carico, e quali deduzioni possano trarsi dall'esame delle sue vicissitudini storiche; come da esso venga fuori manifesta la necessità di mantenere al documento i suoi caratteri essenziali, arrestando quella tendenza che in senso diverso si è manifestata nel commercio moderno, potrà, in parte almeno, desumersi dalla breve esposizione che segue.

Che nella pratica commerciale degli antichi esistesse alcunchè di simile all'odierna polizza di carico non vi è argomento alcuno per crederlo, mentre si hanno invece ragioni per ritenere il contrario.

Fattezza tipica del commercio antico, al pari di quello del primo medio evo, fu il costume nel mercante di accompagnare egli stesso la merce destinata al trasporto ed alla vendita in lontani paesi. Ne è argomento tra gli altri un passo del Digesto,

merce al destinatario di essa. Come si comprende la lettera d'avviso non poteva essere altrimenti che un documento universalmente usitato e del quale non si faceva mai a meno. Poteva accadere però ch'essa giungesse in ritardo o non giungesse affatto, date le vicissitudini alle quali in quell'epoca agitata potevano andar soggette le corrispondenze epistolari malgrado la regolarità veramente meravigliosa che si riscontra rispetto al tempo generalmente impiegato nel percorso.

Si ricorreva allora al cartolario della nave, il quale, se per un lato ha riscontro nel moderno libro di boccaporto, aveva però un'importanza giuridica notevolmente maggiore in quanto attestava non solo di rapporti fra capitano ed i caricatori, ma faceva fede altresì di rapporti fra i caricatori e dei terzi, perchè vi s'iscrivevano delle ragioni di pegno sulla merce che il proprietario aveva consentito a chi sulla fede della merce e del capitano cui era consegnata, gli aveva fatto credito; contratti codesti di cui il Registro della nave faceva autenticamente fede, data la qualità di persona pubblica nel notaio scrivano ⁽¹⁾: vocaboli questi che nel linguaggio medievale erano spesso sinonimi.

La tenuta del cartolario della nave era imposta da una consuetudine di universale osservanza ⁽²⁾ e dell'esistenza degli estratti di esso firmati dallo scrivano si aveva pure notizia. Meno noto era il fatto della spedizione delle lettere d'avviso, e palese del resto la difficoltà di rinvenire vestigia documentali atte a gittar luce sugli atteggiamenti iniziali di quei titoli; difficoltà che si comprendono a prima giunta, ove si pensi che si tratta di documenti il cui valore cessava, allora come oggidì,

⁽¹⁾ La qualità di notaio nello scrivano dà ragione dell'uso della formola « *Noverint universi et singuli* » con cui cominciano il primo ed il secondo dei documenti riferiti. L'essere tutti e tre redatti in latino farebbe pensare che anche il secondo fosse, come sono indubbiamente gli altri, d'origine genovese; ma è ovvio osservare che i notai anche in Toscana redigevano gli atti del loro ministero « *in grammatica* » ossia in latino. Come la *grammatica* fosse rispettata da quelli che allato al notulario portavano la spada e si apprestavano a combattere corsari e pirati ed a sfidare procelle, lo dicono le carte qui riferite. Non è però da trarre da questi saggi un giudizio sfavorevole sulla coltura della città e della classe, chè già più d'un secolo prima il notaio Orso allietava i suoi ozi tabellionari infiorando il suo minutario di esametri virgiliani esaltanti la vittoria dei genovesi sopra Federico II.

⁽²⁾ *Consolato del mare*, cap. 55 e *passim*.

merce al destinatario di essa. Come si comprende la lettera d'avviso non poteva essere altrimenti che un documento universalmente usitato e del quale non si faceva mai a meno. Poteva accadere però ch'essa giungesse in ritardo o non giungesse affatto, date le vicissitudini alle quali in quell'epoca agitata potevano andar soggette le corrispondenze epistolari malgrado la regolarità veramente meravigliosa che si riscontra rispetto al tempo generalmente impiegato nel percorso.

Si ricorreva allora al cartolario della nave, il quale, se per un lato ha riscontro nel moderno libro di boccaporto, aveva però un'importanza giuridica notevolmente maggiore in quanto attestava non solo di rapporti fra capitano ed i caricatori, ma faceva fede altresì di rapporti fra i caricatori e dei terzi, perchè vi s'iscrivevano delle ragioni di pegno sulla merce che il proprietario aveva consentito a chi sulla fede della merce e del capitano cui era consegnata, gli aveva fatto credito; contratti codesti di cui il Registro della nave faceva autenticamente fede, data la qualità di persona pubblica nel notaio scrivano ⁽¹⁾: vocaboli questi che nel linguaggio medievale erano spesso sinonimi.

La tenuta del cartolario della nave era imposta da una consuetudine di universale osservanza ⁽²⁾ e dell'esistenza degli estratti di esso firmati dallo scrivano si aveva pure notizia. Meno noto era il fatto della spedizione delle lettere d'avviso, e palese del resto la difficoltà di rinvenire vestigia documentali atte a gittar luce sugli atteggiamenti iniziali di quei titoli; difficoltà che si comprendono a prima giunta, ove si pensi che si tratta di documenti il cui valore cessava, allora come oggidì,

⁽¹⁾ La qualità di notaio nello scrivano dà ragione dell'uso della formola « *Noverint universi et singuli* » con cui cominciano il primo ed il secondo dei documenti riferiti. L'essere tutti e tre redatti in latino farebbe pensare che anche il secondo fosse, come sono indubbiamente gli altri, d'origine genovese; ma è ovvio osservare che i notai anche in Toscana redigevano gli atti del loro ministero « *in grammatica* » ossia in latino. Come la *grammatica* fosse rispettata da quelli che allato al notulario portavano la spada e si apprestavano a combattere corsari e pirati ed a sfidare procelle, lo dicono le carte qui riferite. Non è però da trarre da questi saggi un giudizio sfavorevole sulla coltura della città e della classe, chè già più d'un secolo prima il notaio Orso allietava i suoi ozi tabellionari infiorando il suo minutorio di esametri virgiliani esaltanti la vittoria dei genovesi sopra Federico II.

⁽²⁾ *Consolato del mare*, cap. 55 e *passim*.

appena esaurito il trasporto. Maggiore durata della polizza, semplice foglio, parrebbe potesse avere il cartulario della nave; ma la sua conservazione oltre un breve periodo di tempo non era raccomandata a nessuna di quelle speciali condizioni che ci hanno fatto pervenire documenti di età notevolmente più lontane di quelle a cui risalgono i primi ricordi di siffatti registri. Vero è che i notai, e tale fu per lungo tempo, come si disse, lo scrivano della nave, conservavano bene spesso assieme ai minutari degli atti rogati in patria anche quelli che si riferivano ad altri uffici da essi esercitati, come quello di cancellieri dei Magistrati deputati al governo delle colonie; ma nessuna ragione speciale poteva indurli a tener custodite in vista di future ricerche ed esemplificazioni, scritture che compiuto il viaggio non potevano più avere utilità di sorta, e che nella massima parte dei casi riguardavano esclusivamente l'interesse e la responsabilità del proprietario della nave.

Bisognava che si verificasse la fortunata congiuntura per cui in epoca non troppo lontana dal primo apparire di questi documenti nel commercio medievale si fossero sottratti alla, il più delle volte inevitabile, distruzione, non soltanto registri isolati e scritture frammentarie, ma la suppellettile completa di una vasta azienda mercantile. Questo per buona ventura si è avverato per quel che riguarda talune carte concernenti il commercio italiano nella seconda metà del secolo XIV, ed è spigolando penosamente in quella vasta e spesso disordinata congerie, che abbiamo potuto rinvenire le prove delle affermazioni che abbiamo premesso, e siamo ora in grado di offrire agli studiosi il testo di alcuni dei documenti in parola.

Tre sono gli esemplari che abbiamo potuto rintracciare di polizze di carico. Uno porta la data del 25 giugno 1390 ed è di questo tenore:

MCCCLXXXX die XXV junii

Noverint universsis et singuli quod Antonius Ghileta caregavit certas cera et certa corie nomine et vice Symonis Maraboti quas rauba consignari debent in Pissis domino Percivali de Guisuffis et de voluntate dicto domino Percivali consignavimus tota sua rauba a Marcelino de Nigro procuratori suo et me Bartolomeus de Octono consignavimus tota sua rauba in Portuveneri et ad maiorem cautelam pono signo meo tali. Copiam

Ego Bartolomeus de Octono scribe navis Andree Garoll. (marca).

+ in te Domine meo digne

Novem universis et singulis in te Phila caragant
terras circa rostra corve non e vice bonos parabit quas
Randa signat velle in pisse dno punit et punitis et de
voluntate dno punit signantia tota sua punita et punit
velino et punit punit dno punit punit punit punit
tota sua punit in punit punit et ad punit punit punit punit
taly capunt

Ego punit punit punit punit punit punit punit punit
+ punit

Il documento s'inizia colla formola notarile: « Noverint universi et singuli » spiegata come si disse dalla condizione di notaio nello scrivano. Il quale però malgrado tale qualità usa un latino oltre ogni dire sgrammaticato, il che autorizza a ritenere che il vocabolo « *consignavimus* » ripetuto due volte nel documento debba leggersi « *consignabimus* » pel facile scambio che una persona di così scarsa coltura poteva fare tra le due labiali; correzione d'altronde che è resa necessaria per mettere d'accordo le frasi successive del documento coll'antecedente « *consignari debent* ».

Analoga a questa è un'altra carta di poco posteriore ⁽¹⁾.

In Xri nomine, Amen: die prima Augusti MCCCLXXXVII in Brugis.

Noverint universi et singuli inesperturi quod ego Manfredinus de Cherio confitior et confesso quod recepi de vos Anthonius Chornello de Mayorlicha petias DCCXXX ferro in Escraussa. Detto ferro debio consignare Petro de Villalonga in dieto loco Moroliche. Ego Manfredinus de Cherio (marca)

a tergo

polizza di ferro carico per Maiolica.

Anche qui il latino dello scrittore non brilla per soverchia correttezza, ma non lascia equivoci sul contenuto.

Vi ha infine un documento che nella sua semplicità si avvicina forse maggiormente al concetto odierno della polizza di carico.

+ *die III Septembris in navi.*

Recepimus hodie en presenti schuca ⁽²⁾ pannorum de talli (marca doppia) ballas IIII sive pannorum ballas quatuor consignandas Janue Francisco de Marco et Andrea de Bonnano. Aliud per ...

(1) Di questo documento non possiamo offrire il facsimile come degli altri due, perchè nel rimaneggiamento delle carte dell'archivio, che ebbe luogo dopochè lo scrivente ne aveva tratto copia, fu tolto dal luogo dove prima trovavasi, non sappiamo per qual ragione, e non fu più possibile rintracciarlo. E non è questo il solo per cui si avveri simile inconveniente.

(2) Ital. *Cocca* « sorta di grande bastimento usato nel medio evo del genere delle navi tonde di alto bordo a tre e più coperte, capace di 1000 e 2000 tonnellate specialmente usato per mercanzia » così il GUGLIELMOTTI, *Vocabolario marino*, v. *Cocca*.

Nicolaus Curlus scriba Julliani de Mari.

a tergo.

Domino Silvestro Mannini & Anth. So.

Brugèz (1)

Che i tre documenti sopra riferiti, unici superstiti tra le centinaia di polizze di carico menzionate nei carteggi dell'archivio da cui le abbiamo desunte, meritino veramente tale denominazione, non pare si possa seriamente revocare in dubbio.

La prima e la terza di queste carte portano la sottoscrizione dello Scrivano che rilasciava le polizze come copia del Registro da lui tenuto; la seconda risulta tale dalla qualificazione contemporanea scrittavi a tergo: *polizza di ferro carico per Maiolica*. Il *Manfredinus de Cherio* sottoscritto a questo documento non si professa apertamente scrivano, nè accenna al nome della nave; ma assume l'obbligazione del trasporto e della consegna, e questo dovrebbe di per sè dimostrare che un simile documento non poteva essere creato se non da chi fosse in grado di adempiere personalmente a simile obbligazione.

Il primo documento non porta indicazione della località in cui fu redatto; il secondo dice apertamente in Bruggia di Fiandra, ed ivi pure è da credere fosse redatto il terzo. Si ha in questo una dicitura che merita di essere rilevata: dopo la data vedesi aggiunta la menzione *in navi*.

È il caso di soffermarsi brevemente su questa frase.

Lo Scrivano è nei primi tempi il più importante tra gli ufficiali della nave e sotto taluni rispetti superiore al capitano medesimo. A lui soltanto appartiene la gestione economica della nave; è per mezzo suo che si fanno le vendite delle cose superflue alla nave ed anche gli acquisti; rispetto ai quali egli è solo tenuto ad informarne il capitano; e quando si tratti di cose necessarie può comprare anche senza l'assenso suo e dei compartecipi. Nulla può caricarsi nella nave senza la sua presenza. È lo scrivano che contratta coi mercanti pel nolo e riceve da essi le eventuali guarentigie. È dallo scrivano che il capitano riceve il suo salario. L'autonomia dello scrivano di fronte al

(1) Il documento non porta la data dell'anno ma questa è circoscritta tra il 1393 epoca in cui ebbe origine la Ditta Francesco di Marco e Andrea di Bonnano ed il 1400 alla quale data Andrea era già morto.

capitano spiega di per sè perchè non vi debba essere tra loro vincolo di prossima parentela. Il rendiconto al proprietario della nave è dato dallo Scrivano⁽¹⁾.

Questa condizione preminente dello scrivano si rispecchia poi nell'autorità del Cartolario. « Si dà più fede, così il *Casa-regi* ⁽²⁾, al Cartolario dello scrivano che ad un istrumento pubblico ». Vi ha però in codesta ampiezza di fiducia una limitazione, ed è qui che cade in acconcio l'avvertenza da noi fatta; le scritturazioni devono aver luogo durante la permanenza della nave in porto. Tolti gli ormeggi cessa l'autorità probante di qualsiasi nuova scritturazione.

Al documento dello scrivano facevano riscontro, come abbiamo sopra notato, le lettere d'avviso. La seguente è una delle più semplici:

« Al nome di Dio. Questo dì 10 ottobre 1392. Mandiamovi questo dì per la nave di Guglielmo Ris... di Maiolica IV balle di grano segnate (marca). Quando salve l'avete pagate di nolo f. II¹/₄ della balla cioè f. nove per tutto: che Dio vi guardi; e fatene la volontà d'Antonio di Guccio. Goro di Stagio in Valenza ».
A tergo: *« Francesco di Marco e Comp. in Pisa: IV balle ».*

Così il certificato dello scrivano come la lettera d'avviso non adeguano all'ufficio cui sono destinati nel commercio moderno tutti gli esemplari della polizza di carico, ma rispondono soltanto al terzo ed al quarto di essi. Certamente la lettera d'avviso valeva talvolta come titolo circolante, riscontrandosi in una di esse l'esempio più antico di girata che ci sia venuto fra mani. Eccone il testo:

« Al nome di Dio. 1401 die 3 marzio in Veniex. Per la nave patron Ser Antonio Conzianave ho caricado balle II de panni segnate (marca) e caratelli do de malvasia de le quali cose debendo fare la voluntade de Ser Bindo Piaciti. Non habiando altro de dire. Che Cristo ve guardi. Nicolò Bragadin Salutem.

« Delle II balle di panni fate la volontà di Tomaso Piaciti di Firenze, credo le vorrà a Valenza. Delle II botti del vino fate la volontà di Luca del Sera: di tutto è pagato il nolo.

« Bindo Piaciti in Venezia - guardivi Iddio ». L'indirizzo è: « Domino Ziame de Zenaio in Eviza ».

⁽¹⁾ *Consolato del mare*, cap. 58 v. *Targa*, loc. cit., p. 42.

⁽²⁾ *Consolato del mare*, cap. 58.

Dal che si vede che la lettera d'avviso del caricatore Bragadin di Venezia era passata al Bindo Piaciti abitante esso pure in Venezia, al cui ordine essa era redatta, e questi a sua volta l'aveva spedita al destinatario munita della sua girata. Può essere il caso di avvertire che queste spedizioni si facevano per prima e seconda, come avveniva per le lettere di cambio.

Qualche volta la lettera d'avviso accompagnava la lettera di nolo (*literam de nauo*) ossia il documento emanante dalla nave.

Non si vede apparire ancora l'esemplare del capitano emesso dal caricatore, costituente il titolo alla riscossione del nolo: questo è menzionato quasi costantemente nelle lettere d'avviso nel modo che appare dall'esempio sopra recato; sicchè pare se ne possa concludere che soltanto in base alle menzioni contenute in codeste lettere il destinatario soddisfacesse dell'aver suo il capitano, in cui vece talvolta faceva formale quitanza del nolo l'armatore residente nella medesima piazza.

In un'epoca in cui anche persone facoltose non sapevano scrivere, si comprende come certi documenti fossero infrequenti: la semplice espressione: *pagato*, che si trova spesso così sulle cambiali come in altre carte tenderebbe a far credere che niuna quitanza per consuetudine si rilasciasse.

Quest'insieme di dati, che ci son fatti manifesti dalle carte medievali relative al trasporto marittimo, mena alla conclusione che in un'epoca posteriore estratto di cartolario e lettera d'avviso si fusero per semplicità di forma in un documento solo che fu l'odierna polizza di carico. Questa conclusione possiamo convalidare colla grande autorità dell'illustre e compianto Goldschmidt al quale comunicammo a suo tempo i risultati delle nostre ricerche; egli v'intravedeva una forma di svolgimento analoga a quella attraverso alla quale in tempi anteriori si sarebbe venuta foggiando la lettera di cambio.

Scavalcando l'intervallo di parecchi secoli durante i quali la polizza di carico si conservò inalterata nelle fattezze tipiche proprie dei tempi anteriori allo sviluppo della navigazione a vapore, noi vediamo ai nostri giorni questo titolo allontanarsi dalla forma classica ed assumere aspetti ed uffici diversi da quelli che gli erano propri e come tali riconosciuti e sanzionati così dalla pratica commerciale come dalla legge.

Nella semplicità degli antichi documenti poco divario pre-

sentavano le lettere d'avviso che si riferivano a trasporti per terra, in confronto di quelli relativi a trasporti marittimi. Fusa insieme la lettera d'avviso coll'attestazione emanante dal capitano o scrivano, si venne ad accordare a questa un'importanza prevalente tanto che la polizza fu considerata unicamente come la ricevuta del capitano. *Apodisia scribae navis*, la dice la Rota di Genova ⁽¹⁾ la quale nega allo scrivano, divenuto ormai non altro che un ufficiale di bordo, la qualità di persona pubblica; pel Guidon de la mer ⁽²⁾ « c'est une reconnaissance que donne le maître d'avoir reçu dans son navire telles et telles marchandises ». L'Ordinanza della marina al primo articolo del titolo: « Des connaissements » dispone: « Les connaissements, polices de chargement ou reconnaissances des marchandises chargées dans le vaisseau seront signés par le maître ou par l'écrivain du bâtiment »; ivi apparisce per la prima volta la prescrizione della polizza in triplice esemplare: « l'un demeurera au chargeur, l'autre sera envoyé a celui auquel les marchandises doivent être consignées, et le troisième sera mis entre les mains du maître ou de l'écrivain ». Prevale qui, come si vede, il concetto di un titolo che ha la sua origine da parte del caricatore che lo conserva (demeurera au chargeur) e al capitano viene invece consegnato (sera mis entre les mains) e ciò sebbene tutti gli esemplari debbano essere firmati di mano del capitano. Vi ha qualche analogia col concetto della lettera di vettura secondo la nostra legislazione.

Il codice francese del 1808 aggiunge il quarto esemplare per l'armatore, nel resto riproduce le disposizioni dell'Ordinanza. A questo punto si arresta l'evoluzione, a così dire, del documento. Il legislatore nel conferire alla polizza il valore di titolo probante nei rapporti fra tutte le parti interessate nel carico come pure fra esse e gli assicuratori, implicitamente suppone il divieto della sottoscrizione della polizza da parte del capitano prima del caricamento. Il divieto viene poi esplicito nel codice italiano del 1882. E la ragione del divieto espresso la si può rintracciare già negli abusi invalsi di cui fanno fede gli scrittori. Le Compagnie di Navigazione per una deplorabile condiscendenza al comodo dei caricatori rilasciano la polizza quando la merce è alla

⁽¹⁾ Decis. CLXXIV, n. 15.

⁽²⁾ PARDESSUS, *Lois maritimes*, II, 381.

banda o anche semplicemente nei loro magazzini. All'Assicuratore si produce un documento che attesta l'esistenza a bordo della merce assicurata, e questa può non essere stata imbarcata affatto. Indi la necessità di reprimere l'abuso, al che mira appunto la disposizione finale dell'art. 565.

Ma il precetto che non ha sanzioni se non eventuali è costantemente trasgredito. Le Compagnie continuano a ricevere la merce e a rilasciare le polizze, che ormai si considerano come regolari se invece della firma del capitano portano quella dell'Agente della Compagnia, mentre la merce è ancora a terra.

Ad aggrovigliare sempre più la matassa si fanno strada nel commercio quegli ibridi ma ormai insopprimibili documenti che sono le polizze di carico dirette (*through bills of lading*) animali anfibi misti di terrestre e di marittimo, a cui non è più possibile applicare nella loro integrità nè i principi del trasporto terrestre, nè le norme singolari e caratteristiche del diritto marittimo.

A mettere un po' d'ordine nella confusa matassa vengono le Regole dell'Aia, che alcune delle classi interessate accettano a denti stretti⁽¹⁾. Rimangono pur sempre aperte quistioni momentosissime, qual'è quella delle polizze — *clean bills* — per mezzo di cui il caricatore ottiene che siano accettate senza riserva le merci, garantendo con una obbligazione sua il capitano contro le conseguenze di siffatta sua correntezza nei rapporti col destinatario.

La rapidità del commercio moderno con consente, così affermano caricatori e armatori, nemmeno la completa verifica delle condizioni esterne del carico, delle quali tuttavia il Capitano è tenuto a rispondere; onde avviene che in difetto della lettera di garanzia, il Capitano spesso accusi nella merce difetti inesistenti od esageri i veri, con danno grave del caricatore⁽²⁾.

D'altra parte il destinatario che riceve i documenti d'una merce in condizioni normali non ha ragione a negarsi all'adem-

(¹) Delle difficoltà create dal nuovo indirizzo del commercio si è occupato in un notevole articolo « Ricevuto per caricare » un valoroso giovane, l'Avv. Augusto Agazzi.

(²) Si sono vedute qualche volta polizze relative a merce in barili colla menzione « *bags torn* », ed altre concernenti granaglie in sacchi colla nota « *casse schiodate* ».

pimento delle sue obbligazioni contrattuali; ed intanto i documenti girano finchè cadono nelle mani d'un disgraziato che rimane vittima della frode del caricatore e dell'omertà del capitano; e alla men trista è costretto a litigare per riavere il denaro suo. Qualche volta un compiacente fortunale fa scrivere qualche cosa sul giornale di bordo, ed allora gli assicuratori, cirenei di tutte o quasi le frodi del commercio, pagano sotto il titolo di un'avaria che non si è mai verificata quei difetti della merce che il caricatore ha già coperto due volte risparmiando sul prezzo pagato al venditore, e vendendo per buona la merce trista.

Certo è inutile imprecare con vane querimonie a condizioni di fatto che sono conseguenze degli atteggiamenti moderni del commercio; ed è insano il pensare che si possa trovare la panacea a questi mali cristallizzando istituzioni che corrispondevano ad uno stato di cose completamente mutato.

Ma questo può tuttavia giustamente concludersi: che se il commercio non può ricevere norme efficaci ed organiche senonchè dalle consuetudini sue, che sono state per secoli il fondamento della sua disciplina giuridica, quando il movimento si fa, com'è in oggi, turbinoso e convulso; quando il conflitto degli interessi, che del resto è sempre esistito, si acuisce e la difesa trasmoda, quelle usanze che essendo in contrasto colla buona fede sono contrarie all'interesse generale del commercio, che tanto più di buona fede si alimenta quanto più vasti e rapidi sono i suoi movimenti, devono essere considerate come abusi ed essere represses: in altri termini, anche la consuetudine commerciale ha d'uopo qualche volta di essere indirizzata e guidata; non per opera esclusiva di giuristi che raramente riescono ad intendere appieno il meccanismo vitale del commercio, ma cogli sforzi associati di chi abbia studiato il commercio sotto l'aspetto scientifico, giuridico ed economico, e di chi lo abbia esercitato non digiuno di cognizioni scientifiche.

Di prossima pubblicazione:

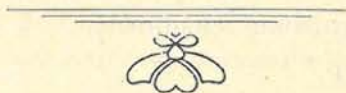
FRANCESCO DI MARCO DA PRATO

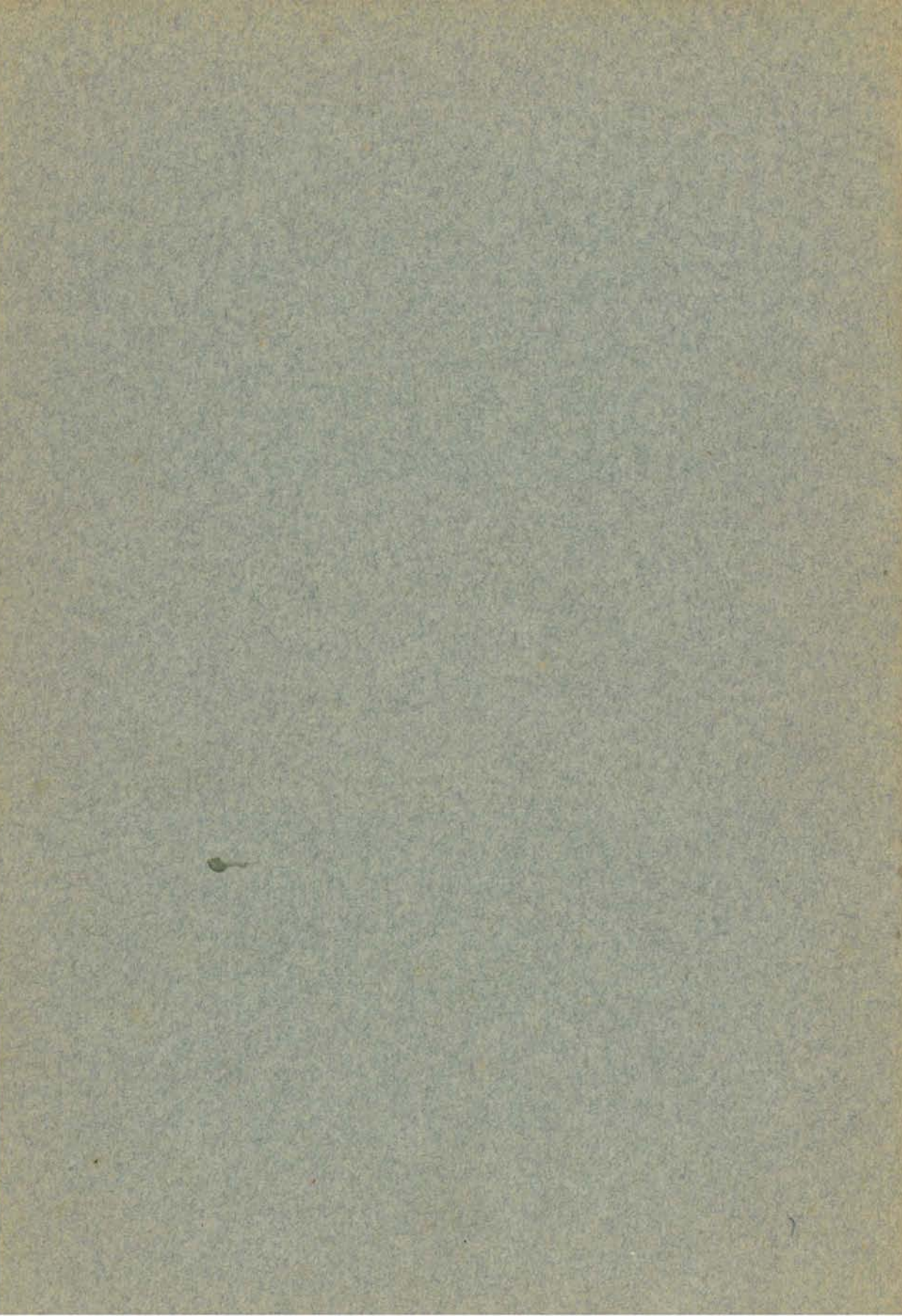
NOTIZIE E DOCUMENTI

SULLA MERCATURA ITALIANA DEL SECOLO XIV



I documenti conterranno contratti di società, cambiali, assegni bancari, conti correnti, lettere di credito, atti relativi al commercio marittimo ed all'assicurazione, lettere di vettura ed altre carte relative al contratto di trasporto per terra e per mare, saggi di scrittura mercantile, ed interessanti particolari sulla vita privata dei tempi.





ISBN: 9788895755151