

Estratto dalla RIVISTA DI STORIA DEL DIRITTO ITALIANO  
Anno VIII - Vol. VIII - Fasc. 2

---

L. A. SENIGALLIA

---

SULLA "TABULA DE AMALPHA,"

---



BOLOGNA  
NICOLA ZANICHELLI  
1935 - XIII



Estratto dalla RIVISTA DI STORIA DEL DIRITTO ITALIANO  
Anno VIII - Vol. VIII - Fasc. 2

---

L. A. SENIGALLIA

---

# SULLA "TABULA DE AMALPHA,"

---



BOLOGNA  
NICOLA ZANICHELLI  
1935 - XIII



Innanzitutto dobbiamo con grande soddisfazione constatare che per la nostra edizione della « Tabula » la critica non solo italiana, ma anche estera ci è stata davvero assai benevola ed indulgente e talvolta perfino superlativamente laudativa (ad es. sul « *Dritto Marittimo* » Amedeo Giannini e Leopoldo Dor nella « *Revue de droit maritime comparé* » di Parigi).

L'opera nostra non fu affatto facile, giacchè, non ostante le precedenti edizioni della « Tabula », specie del Laband, dell'Alianelli, del Volpicella e del Gar, parecchi punti oscuri ed altri dubbî ancora rimanevano che noi abbiamo cercato di chiarire, pur preferendo, ove vi fosse impossibilità di sicura interpretazione soprattutto per evidenti errori o lacune del copista, o non vi fosse consenso, se non unanime, almeno prevalente al riguardo, di non introdurre nell'edizione Principe della « Tabula » la nostra opinione esclusivamente personale.

E pur troppo d'altra parte, nella nostra fatica, non siamo stati affatto aiutati da nuovi documenti.

Amalfi e la regione campana in genere sono state da noi perquisite con appassionata cura nelle sue biblioteche e nei suoi archivi anche parrocchiali. Ed anzi siamo stati assai ben coadiuvati nelle nostre ricerche dai cortesi e dotti dirigenti di questi Enti: ma nulla di nuovo è venuto fuori e nemmeno i manoscritti citati da Matteo Camera nella sua storia di Amalfi senza precise indicazioni del luogo dove trovavansi e che pensavamo fossero ancora nell'archivio della sua famiglia! Evidentemente ciò è avvenuto forse per lo stato attuale, precario ed incerto, di tale archivio familiare.

---

NOTA. — A proposito della edizione della Tavola amalfitana curata dal comitato napoletano dell'Associazione italiana di diritto marittimo.

Sicchè abbiamo preferito, data la necessaria nostra incertezza e non essendo il nostro un lavoro di natura didascalica, nè destinato a larga diffusione, ma solo ai docenti ed agli studiosi della materia, di lasciare nei punti incerti a questi ultimi il compito di colmare le lacune del testo e di interpretarlo nel miglior modo nelle frasi poco chiare o controverse.

Senonchè, se non abbiamo allora e per le suindicate ragioni, creduto di rendere più comprensibile il testo con opportune correzioni nella lezione diplomatica e tanto meno di farne una traduzione più che letterale esplicativa, così come ha fatto il Casaregis pel Consolato del mare, pensiamo ora di pubblicare in occasione del presente nostro scritto tale traduzione e ciò non solo per la più facile comprensione del suo integrale contenuto giuridico, ma anche e soprattutto perchè ci crediamo tenuti a farlo, quali editori dell'edizione principe della « Tabula ».

Dopo queste osservazioni di carattere generale riteniamo opportuno, a titolo di chiarimento ed anche di giustificazione, di occuparci di due sole recensioni fra le moltissime sulle nostre pubblicazioni, una sul « Pan » del febbraio 1935 di Antonio Panella e l'altra sulla « Rivista del diritto commerciale » Sraffa e Vivante (anno 1935 N. i 3 e 4) di Alessandro Lattes.

Data l'autorità dei due chiarissimi recensori ed in particolare modo la speciale competenza del secondo, desideriamo dimostrare così soprattutto in qual conto teniamo le loro osservazioni, che sono sempre utile ed ambito insegnamento.

Dobbiamo innanzi tutto dichiarare che è giusta l'osservazione del Panella in ordine alla lezione del frammento edito dal Ciccaglione (de jactu).

Anche noi pensavamo di darne una nostra. Ma ce ne siamo astenuti innanzi tutto perchè le differenze da noi riscontrate sul testo erano minime e di nessuna sostanziale importanza; mentre poi, una volta che non si può, in questa materia, essere completamente certi della esattezza di una nuova lezione, abbiamo ritenuto preferibile lasciarne la responsabilità all'editore originario, certamente assai competente.

In ordine alla mancata esibizione, nella Mostra bibliografica, dell'edizione di Firenze del Consolato del mare, mancanza lamentata dal Panella, notiamo che noi, com'egli riconosce del resto,

non ci eravamo affatto proposti di esibire tutte le edizioni italiane del Consolato del mare, ma solo una gran parte delle più notevoli. Dobbiamo poi rilevare a tal proposito che uno dei risultati più importanti della Mostra fu proprio di avere potuto constatare che non vi è un'edizione 1519 fiorentina, ma solo un'edizione coeva romana, sicchè può dirsi che l'edizione principe del Consolato del mare è quella edita a Roma nel 1519 coi tipi di Antonio Bladi di Asola: e questa edizione (appartenente alla Nazionale di Firenze) fu esibita nella Mostra (1).

Crediamo anche opportuno mettere in chiaro che le nostre iniziative amalfitane (mostra bibliografica, edizione principe della « Tabula », concorso a premi e convegno di studii storici del diritto marittimo medioevale) non hanno alcun rapporto coll'iniziativa di Arrigo Solmi e di Gian Piero Bognetti circa lo studio, da farsi non solo sui testi, ma anche sul materiale d'archivio, del contenuto storico e giuridico di tali testi.

Questa iniziativa rimane merito esclusivo di questi illustri storici del diritto, i quali siamo certi sapranno a tali propositi dare una magistrale esecuzione; mentre poi, siccome noi abbiamo creduto di approfittare della suggestiva raccolta di questi testi Medioevali nel palazzo Podestarile di Amalfi, per preparare senz'altro il materiale fotografico occorrente per una edizione dei testi medesimi, entrambi, e soprattutto il Solmi, hanno riconosciuto la opportunità di questo nostro programma.

Tale edizione non può evidentemente essere un'edizione critica

---

(1) L'accademico Guillermo M.<sup>a</sup> de Brocà — della Real Accademia de buenas letras de Barcelona — nel « Boletin » di tale Accademia (anno XII, N. 46), sostenne che l'edizione Principe Italiana del Consolato fosse quella di Firenze del 1519.

Invece dice Oddone Sciolla (« Dell'edizione principe del Consolato del mare » negli atti del convegno di Amalfi, Napoli, 1934, presso il Comitato Napoletano dell'Associazione italiana di Diritto Marittimo, Vol. I, pag. 329 e seg.): « Toccava alla Mostra Amalfitana il merito di correggere l'errore dell'Accademico spagnolo: che cioè non vi è una edizione 1519, *fiorentina*, ma vi è una coeva edizione *romana* »; e più oltre: « Rimanga quindi stabilito coll'autorità che deriva dalle assise internazionali, in cui il libro figura, che l'*edizione principe italiana* del Consolato del mare è quella edita a Roma nel 1519 coi tipi di Antonio Bladi di Asola ».

e completa che non è possibile certo di preparare, se prima il materiale archivistico non sia esumato e studiato; il che richiede lavoro lungo e di molti. Innegabilmente tale edizione critica sarebbe assai più interessante per gli storici del diritto e per i giuristi, come bene osserva il Lattes. Ma questa opera, che noi stiamo già preparando e che non ha nessun termine antitetico colla grande impresa, propugnata dal Solmi e dal Bognetti, può sia pure in misura molto limitata, non solo soddisfare i bibliofili, ma anche i giuristi e gli storici del diritto, mentre ha il vantaggio di una quasi immediata esecuzione e ci auguriamo possa comunque rappresentare un passo avanti di fronte all'opera del Pardessus di grandissimo valore, ma, soprattutto nei riflessi nostri nazionali, un poco sorpassata. Il Lattes proporrebbe a tal riguardo che in questa edizione di testi si comprendesse quella critica almeno di un solo di essi. A parte che l'opera in tal modo non avrebbe, secondo noi, la desiderabile armonia, non ci sembra che si raggiungerebbe così nemmeno lo scopo che si propone, e giustamente, il Lattes.

Infatti chi sa (e nessun meglio di lui) quanto lavoro costino le ricerche di documenti nei pubblici archivi in ordine a questi testi medioevali, lavoro non solo duro, ma talvolta senza frutto, come a noi è accaduto per la « Tabula » di Amalfi, comprende che forse in questa occasione l'edizione critica di un solo testo, a parte la possibilità di non fare nuove scoperte, significherebbe rinviare *sine die* l'attuazione dell'impresa.

La nostra edizione di testi dovrà invece rappresentare un'opera iniziale. Quando poi, specialmente per l'impulso che a tali ricerche darà l'Istituto Storico Italiano a mezzo soprattutto di Arrigo Solmi e di Pietro Fedele, si potrà addivenire alla succennata edizione critica, la nostra opera, per quanto molto più modesta, avrà sempre e comunque segnato una pietra miliare nello sviluppo delle nostre discipline.

Alla traduzione libera della « Tabula » traduzione che diamo in seguito, finora ineseguita organicamente dai precedenti editori, che pure tanto hanno scritto in ordine alle sue oscurità, alle lacune ed alle relative interpretazioni, facciamo seguire alcune brevissime note, con cui si vuole far rilevare: 1) le ripetizioni e le contraddizioni contenute nella « Tabula »; 2) i criteri di nomenclatura della nostra

versione; 3) l'indicazione del contenuto con correlativo raggruppamento dei capitoli; 4) una sommaria illustrazione, per alcuni capitoli, delle frasi e dei termini di più difficile interpretazione, secondo la nostra esclusivamente personale opinione.

Così tale testo meglio apparirà qual'è e meglio si comprenderà per qual ragione esso potette per parecchi secoli essere sufficiente alla regolazione dei rapporti mercantili marittimi, non solo di Amalfi, ma anche di tutta la regione campana.

1. — Sulle navi che viaggiano secondo l'uso di Amalfi, dopo iniziato il viaggio, i marinai che hanno avuto qualche pagamento od anticipo sono tenuti a prestare la loro opera e, se alcuno si rifiuta, è passibile di pena ad arbitrio del capitano e degli altri interessati, la quale pena deve andare a beneficio della colonna comune.

2. — Se qualche marinaio, dopo avere ricevuto denaro o anticipo, si rifiuta di proseguire il viaggio, il capitano può richiedergli il doppio (1) da dividersi a metà fra il Capitano e la Corte Marittima.

3. — In caso di penalità di cinque tari (2), ove il marinaio sia insolvente, deve scontarla col carcere, come pure deve essere messo in prigione in caso di baratteria manifesta, secondo il giudizio dei funzionari della Corte Marittima.

4. — Il Capitano deve dichiarare quante parti spettino alla nave nella colonna comune.

5. — La nave deve avere una parte per ogni dieci salme di portata (3).

6. — Dopo che la nave ha ricevuto l'apporto (4) ed ha iniziato il viaggio, tanto della nave quanto dell'apporto si forma una massa (ed un corpo), sì che l'apporto risponda alla nave e a quello quest'ultima, nonostante qualsiasi obbligazione antica o recente, comunque contratta.

7. — Quando i caratisti hanno nominato il Capitano, questi può contrarre prestiti ed obbligare la nave come crederà, secondo l'uso di Amalfi, nonostante qualsiasi patto o contratto pubblico o privato intervenuto (5).

8. — Se qualche caratista avesse dichiarato di non volere correre il rischio

(1) Si tratta della solita penalità del *duplum* che si rattrova anche in altri testi e che ricorda il romano *in duplum* (come *stipulatio duplae*).

(2) Un tari = fino a 20 grana (M. Camera) = ora circa una lira.

(3) Una salma sembra equivallesse a poco più di due quintali: M. CAMERA, in ALIANELLI, *Delle antiche consuetudini e leggi marittime* (Napoli, De Angelis, 1871), pag. 105, nota.

(4) *Accomandum*, qui per denaro e merce a colonna.

(5) *Inter partes*, aggiunge il testo: sembra fra caratisti e capitano.

di un viaggio e ciò non ostante il capitano partisse, ove la nave soffrisse per naufragio o per qualsiasi altro sinistro, avaria o perdita e si dovesse vendere, il ricavato si dovrà distribuire fra tutti gli interessati alla colonna comune, eccettuato il caratista che si fosse opposto alla partenza: il quale ha azione su tutte le altre proprietà del Capitano e non contro la nave o contro i carati della medesima.

9. — Il Capitano non può nè deve dare parti maggiori, a chicchessia, tranne al nocchiero ed allo scrivano; ed anche per costoro occorre la previa consultazione coi caratisti.

10. — Il Capitano, dopo la partenza, deve dichiarare pubblicamente la formazione di tutta la colonna (merci e denaro) ed il luogo di destinazione della nave.

11. — Il Capitano, per le merci, non deve fissare la relativa parte, se non dopo che esse siano state vendute: dopo la vendita terrà presente come parte da segnare nella colonna comune il ricavato dalla vendita netto di spese, compreso in esse il nolo della nave (1).

12. — Durante il viaggio intrapreso nell'interesse della Società (colonna comune) ogni lucro, derivante da rinvenimento di cose, da qualsiasi affare gestito o da qualunque altra causa e conseguito da chiunque deve andare a beneficio della colonna comune (2): benvero il ritrovatore o il gestore della speculazione deve avere un dippiù da fissarsi dal Console.

13. — Il marinaio (o socio) rimasto a terra, nell'interesse comune, deve avere cinque grana al giorno, lo scrivano sette ed il capitano dieci. Ed inoltre chi è rimasto in luoghi disabitati deve avere, oltre la parte spettantegli sui lucri della nave deve avere un dippiù da fissarsi dal Console.

14. — Il marinaio (o socio) preso dai pirati o comunque catturato ha diritto ugualmente alla sua parte. Oltre la quale, se si ammala o rimane ferito per la difesa della nave, deve avere tutte le spese, comprese panatica e cure mediche.

15. — Se durante il viaggio un marinaio (o socio) è catturato, deve essere riscattato a spese della colonna: se, inviato per qualche incarico nell'interesse comune, viene derubato deve essere risarcito del danno, tranne se le cose toltigli non fossero destinate all'utile comune, ma solo a quello suo particolare.

16. — Se un marinaio abbandona la nave, perde la sua parte, nonostante i servizi resi: ed il capitano può richiederli il doppio del denaro già versatogli. Tal doppio deve dividersi come sopra (3).

(1) Questa menzione del nolo sembra fuori luogo, in tema di colonna: forse riguarda qualche clausola speciale inserita talvolta nelle usuali proprie della colonna.

(2) Il Codice dice: P.<sup>ttis</sup> = non *partitionariis*, come parecchi interpretano, ma *praedictis*, che si riferisce a *societate* (nel testo: *durante societate*). I lucri spettavano evidentemente non ai caratisti (*partitionari*), ma alla Società (colonna comune).

(3) Vedi cap. 2 e relativa nota *Nautae et soci* sembra nei capi 13, 14 e 15 che non voglia dire solo i marinai: ma nel capo 16 l'ipotesi dell'anticipo porta a concludere che si tratti solo dei marinai.

17. — Ogni prestito o mutuo deve essere contratto dal capitano che, in tale sua qualità, deve risponderne.

18. — Nessun capitano può ammettere o escludere soci (1) senza il consenso di tutti o almeno della maggioranza.

19. — Dopo la partenza della nave in perfetto armamento, in caso di qualche rottura o mancanza, le spese per riparazioni o rifornimenti vanno a carico della colonna comune del viaggio stesso.

20. — Le riparazioni rese necessarie prima dell'inizio del viaggio vanno a carico dei caratisti della nave, anche se eseguite durante il viaggio, giacchè la nave deve essere fornita in istato di assoluta navigabilità.

21. — Le rotture e la perdita di qualsiasi cosa (2) della nave, avvenuta durante il viaggio, vanno a carico della colonna comune, che deve riparare la nave ed acquistare gli oggetti perduti.

22. — Quando la nave viaggia (3) a mezzo carico, non si deve accomodarne il corredo, tranne che si tratti di gomene trinciate ed anche di altre cose avariate che sia a giudizio dei Consoli necessario riparare.

23. — Alla fine del viaggio, il capitano deve rendere il conto ai marinai e soci, alla loro presenza e nella Corte: e deve dividere fra tutti l'utile netto delle spese, secondo le parti o la parte di ognuno.

Se i suindicati a tal fine citati non compaiono, non possono in seguito fare opposizione, a meno che non siano stati citati in tempo per presentarsi per tale oggetto.

24. — Ogni parte deve essere di oncie cinque (4).

25. — Ogni nave, che ha lo scrivano a bordo, deve farlo giurare nelle forme di rito: dopo il giuramento la sua scrittura deve essere accettata in Corte, come quella di un pubblico notaio.

26. — Se una nave si rompe od è catturata, le perdite debbono essere divise fra tutti gli interessati alla colonna comune, tranne i marinai che debbono soltanto restituire l'anticipo.

27. — In caso di naufragio, ove la nave si possa riparare, tutti debbono prestare aiuto in tali lavori, ai quali si deve provvedere con fondi della colonna, ivi compresi i guadagni dei marinai limitatamente al viaggio, in cui è avvenuto il naufragio.

28. — Ove la nave sia catturata, il capitano, se ciò sia possibile, è tenuto a riscattarla a spese della colonna comune, eccettuati i marinai che non sono tenuti a contribuire, ma solo a prestare la loro opera per il riscatto medesimo.

29. — Il capitano ed i marinai non possono caricare mercanzia di un valore maggiore di un'oncia: ove trasgrediscano, il guadagno, che se ne tragga, va alla colonna comune.

---

(1) Nel testo *implicare et explicare*: implicare, investire, impiegare, donde *implicita* (commenda): implicare anche al cap. 11.

(2) *Aliquid*, nel testo.

(3) *Mele portate* = *mezze*; vedi *portata*, cap. 5.

(4) Un'oncia = 30 tari; 1 tari = fino a 20 grana (CAMERA, *Storia di Amalfi*, pag. 174 e seg., I° volume); 1 grano = circa 5 centesimi nel Regno di Napoli.

30. — Il Capitano deve fare iscrivere tutta la colonna negli atti della Corte, specie quando si tratti di traffico, che vada oltre i confini della costa amalfitana.

31. — Se il Capitano o altri abbiano avuto a commenda mercanzia che rimanesse invenduta, l'accomandatario deve accettarne la restituzione, nello stato in cui si trova, nonostante che il relativo contratto fosse stato stipulato sotto forma di vendita o sotto qualsiasi altra.

32. — Se il Capitano o un mercante, nel fare i suoi conti frodasse l'accomandatario e questi potesse provare l'inganno, il frodatore è tenuto a pagare il nonuplo e contro di lui può farsi immediata esecuzione (nonostante la mancanza di istrumento notarile e nonostante la verificatasi prescrizione a norma dal « Nuovo Rito ») anche su beni estranei ai rapporti di commenda succenati (1).

33. — Ove la nave vada perduta o soffra naufragio, sicchè debba vendersi, per fissare la contribuzione dei colonnisti e dei caratisti si deve far stimare da periti, secondo il valore al momento dell'inizio del viaggio e della colonna: tal valore e non l'altro del momento della vendita deve essere conteggiato nei rapporti della colonna comune.

34. — Nessuna nave, coperta (2) oppur no, può essere venduta, senza l'autorizzazione della Corte, la quale, in caso di dissenso fra gli interessati, fissa il giorno della vendita che deve avvenire alla presenza di almeno uno dei Consoli. Se la nave è scoperta, la vendita può farsi anche a mezzo di notaio.

La vendita è nulla, ove si trasgrediscano queste norme: e il Capitano deve pagare alla cassa della Corte la penalità di un'oncia, se si tratta di nave coperta e di sette tari e grana sette, ove si tratti di nave scoperta.

35. — Ove un qualsiasi interessato alla colonna o un caratista (3) voglia sciogliersi dalla comunione, su sua domanda, la sua parte o carato si deve vendere, a meno che il capitano col suo consenso non l'avesse obbligato a qualche altro viaggio.

36. — Sulle navi viaggianti secondo l'uso di Amalfi ogni parte è di sedici once.

37. — Se nel viaggio si rompe o si perde una qualsiasi cosa, la medesima deve comprarsi a spese della colonna comune.

38. — Ove una nave faccia società con altra nave (*conserva*), in caso di naufragio o di cattura di una di esse, come deve essere comune il lucro, deve essere comune il danno, da dividersi proporzionalmente.

39. — Ogni nave viaggiante secondo l'uso di Amalfi, coperta oppur no, di ritorno da viaggi sia entro il Regno (4), sia fuori, deve rendere i conti da

(1) Il *Novus Ritus Magnae Curiae Vicariae* accordava nei capi 166 e 167 esecuzione quando il credito risultasse da pubblico istrumento notarile e quando non si fosse verificata la prescrizione ventennale.

(2) Coperta = con coperta = copertata.

(3) Qualunque persona avesse *parte* o *carato*: così dice il testo.

(4) Questa parola evidentemente fu interpolata in epoca assai posteriore alla formazione della « Tabula », avvenuta certo in epoca di autonomia repubblicana.

vanti alla Corte ed alla presenza dei Consoli, alla cui decisione fa d'uopo attenersi.

40. — Come compenso, i Consoli debbono avere grana... (1) per ogni salma di portata.

41. — Il marinaio, tanto imbarcato quanto fermo a terra, ove trovi a migliorare la sua condizione, può abbandonare la nave da cui abbia già avuto paga od anticipo, purchè ne avverta il capitano tre giorni prima della partenza e restituisca l'anticipo o la paga (2).

42. — Alla nave pronta alla partenza non si può infliggere penalità, se lascia a terra qualche marinaio, e, se viene inflitta, è nulla, tranne nel caso che il capitano partisse improvvisamente per frodare il creditore (3).

43. — L'anticipo che si dà al marinaio è esente da rischio marittimo (4).

44. — Il capitano che perdesse comunque qualsiasi cosa della nave, del suo corredo e del capitale della colonna o cui la medesima in qualsiasi modo fosse tolta, deve fare quanto può per ricuperarla.

Se potendo ricuperarla, tralascia per sua negligenza di adoperarsi a tale intento, deve sostituire a sue spese la cosa perduta o toltagli e se poi quest'ultima viene ricuperata o riparata, le spese relative vanno a carico degli interessati alla colonna comune di quel viaggio (5).

45. — Se il corredo del marinaio si perdesse, e la colonna comune dovesse indennizzarlo ed egli non potesse provarne il valore, questo deve essere calcolato di sei tari, per i soli oggetti destinati a coprirsi e vestirsi.

46. — Se un marinaio mandato o rimasto a terra, per servizio della nave, non può, senza sua colpa, proseguire il viaggio, deve avere ugualmente la sua parte, mentre, se egli non lo prosegue per attendere ai suoi interessi particolari, perde tal parte, che va a beneficio della colonna comune.

47. — Se la nave con merce *caricata a colonna* per tempesta, o per difesa contro nemici o per qualsiasi altro caso fortuito, si trovasse in condizione di far getto della merce stessa, si delibererà al riguardo; e se lo si riterrà necessario

(1) Manca la cifra.

(2) Questo capo ipotizza quattro distinte figure di marinaio, quello che è imbarcato (*de rivera*), l'altro (vedi cap. 13) che rimane in terraferma per servizio della nave (*de sodu*), quegli che ha l'*impronto*, cioè l'anticipo sulla sua parte e quindi è arruolato ad partem, ed infine colui che ha la paga (suodo=soldo). La distinzione delle due ultime categorie risulta chiaramente anche dal cap. 60.

(3) Questo capo è oscurissimo: noi crediamo di interpretarlo, come sopra. Si raffronti la rubrica 44 dello Statuto d'Ancona, testo assai più tardo, nel quale contro il capitano che lascia a terra il marinaio è comminata la sanzione della paga doppia. *Il creditore: chi è tal creditore?*

(4) *Salvo in terra* (frase ancora viva in Amalfi), dice il testo.

(5) Il testo dice *porzionarii o compagni*. Noi abbiamo tradotto: interessati alla colonna ecc. ecc. Letteralmente avremmo dovuto tradurre: caratisti e marinai; ma noi pensiamo che la parola *compagni* in questo caso significhi non solo i marinai, ma anche gli altri interessati alla colonna, cioè i caratisti, i mercanti, i banchieri, che coi marinai rappresentavano la spedizione marittima, cioè la colonna comune.

per la salvezza comune, il getto stesso verrà eseguito dal capitano o dai marinai dal capitano medesimo autorizzati.

Il danno relativo deve rifarsi sul guadagno: e se quest'ultimo non sia sufficiente, il danno stesso va ripartito secondo le parti dei caralisti, dei colonisti e dei noleggiatori (1).

I marinai debbono solo restituire le spese per il vitto e l'anticipo avuto.

48. — Se alla nave con merce *caricata a nolo* sia necessario far getto, il capitano deve consigliarsi coi mercanti stessi o coi loro incaricati, esponendo le ragioni della necessità del getto: deliberato il quale, il mercante l'eseguirà pel primo. Il danno si deve dividere proporzionalmente fra tutto il carico e la nave, restando esclusi i marinai dall'obbligo della contribuzione.

Il danno della nave si deve rifare sul guadagno: se questo non basta, debbono concorrere gli altri obbligati come sopra, esclusi sempre i marinai.

Se i mercanti od i loro incaricati fossero assenti, delibereranno sul getto, oltre il capitano, anche il nocchiero con tutti i marinai o colla maggiore parte di essi. E se sarà deciso che il getto si deve fare per la salvezza comune, si eseguirà come se il mercante o i mercanti fossero presenti e dessero il loro consenso. Se poi qualche marinaio o noleggiatore fa getto senza il necessario consenso del capitano o dei mercanti, le perdite debbono andare a suo carico.

49. — Nel caso che il mercante, per *ragione di avarizia* (2), non volesse consentire al getto, il capitano col nocchiero e cogli altri marinai debbono decidere circa il getto dopo di avere esposto i motivi della sua necessità. Se il mercante persevererà nel rifiuto, il capitano, protestandosi davanti a tutto l'equipaggio, può iniziare il getto, senza incorrere in qualsiasi danno o responsabilità. Il capitano è tenuto ai danni solo quando abbia caricato la nave al di là della sua portata.

50. — Il marinaio, avuta la paga, è tenuto a prestare la sua opera; in caso di rifiuto non giustificato da legittimo impedimento, deve essere condannato ad una pena da fissarsi dai Consoli.

51. — Se la nave torna in porto per cattivo tempo od altro qualsiasi motivo entro ventiquattro giorni, il marinaio non ha diritto a paga.

52. — In caso di rottura della nave, il marinaio deve avere la paga fino al giorno del naufragio; e se l'avesse avuta anticipata non può essere costretto a restituire quella di un mese dal giorno del naufragio.

53. — Il marinaio catturato o ferito e gli eredi del marinaio morto in servizio della nave non sono mai tenuti a restituire la paga.

54. — In caso di getto, tutti i mercanti debbono contribuire al pari della nave, che deve essere stimata al valore della partenza. Il quale deve formare un'unica massa insieme con quello delle merci per stabilire la contribuzione: questo quando la nave non si perde completamente.

55. — Ove la nave si perda completamente, i mercanti non sono tenuti a

(1) *Viciati*, forse per *naulizzati*, *nauliciati*.

(2) Evidente interpolazione del menante.

contribuire: ma se la nave avesse fatto getto durante la tempesta di merci, poi recuperate in terra, le medesime debbono contribuire nei rapporti di quelle gettate al momento del naufragio, non così delle altre che si sono perdute per la rottura della nave.

56. — Quando la nave è in viaggio, il marinaio vi deve dormire di notte, ed ove ciò non faccia, per ogni notte non passata a bordo deve servire un giorno di più gratuitamente ed avere diminuzione di paga ad arbitrio del capitano.

57. — Quando la nave è ormeggiata, il marinaio non deve lasciarla nè di giorno nè di notte senza licenza, eccetto che se la nave fosse in porto e ai sicuro da mal tempo o da mala gente.

58. — Quando la nave è ancorata, il marinaio può allontanarsene, ove non sia comandato per servizio dal capitano o da altro ufficiale della nave.

59. — Quando il capitano domanda al mercante il nolo ed il mercante si rifiuta, assumendo che la merce fu caricata in modo diverso dal pattuito e richiedendo il risarcimento dei danni, se il capitano ciò non riconosce, il mercante deve immediatamente pagare il nolo anche della merce danneggiata; ma ciò soltanto dopo che il capitano avrà dato fidejussione sufficiente pel pagamento dei danni, ove sia accertato che le avarie dipendano da lui o dalla nave. La richiesta del nolo non deve essere fatta per iscritto, purchè il nolo risulti da scrittura o sia riconosciuto dalle parti.

60. — Anche la domanda del marinaio per la sua parte o per la paga deve farsi verbalmente.

61. — In caso di vendita ad istanza di un creditore, *prima del varo o di qualsiasi viaggio*, sopra il prezzo ricavato dalla vendita avranno uguale privilegio i costruttori, i fornitori di legname, pece, stoppa, chiodi e sartame, nonchè il prestatore del danaro occorrente per la costruzione. E se il danaro ricavato non fosse sufficiente debbono essere pagati pro rata, senza tener conto della loro priorità nel tempo.

62. — Se i maestri per le loro giornate di lavoro o per fornitura di pece, legno, stoppa e chiodi non hanno documento scritto probatorio del loro credito, non hanno alcun privilegio di fronte ai creditori sulla nave: se le parti del capitano non sono sufficienti, essi debbono essere pagati su quelle dei caratisti, quando costoro abbiano garantito il prestito o il capitano abbia agito con loro procura od autorizzazione (1).

63. — Nel caso di vendita, ove il capitano, per frodare o per qualsiasi altro motivo, non scrivesse tutto il corredo nell'inventario, il compratore deve conseguire gli oggetti omessi ed il capitano, se il compratore dimostri che essi erano compresi nello acquisto, deve dare il doppio (2) di suo danaro.

---

(1) Il capo 62 è abbastanza confuso e quindi oscuro: per la traduzione ci siamo serviti di due testi contenenti disposizioni analoghe, più tardi e quindi più chiari e precisi, cioè del « Regolamento di Valenza » del 1343 (capi 32, 33 e 34) e del « Consolato del Mare » (capi 32 e 33, edizione Casaregis).

(2) Sempre la solita penalità del *duplum*, *poena fraudum* (cap. 1 della « Tabula »)

64. — Il compratore di qualunque mercanzia, se paga in contanti, ha diritto allo sconto di grana quattro per oncia (1).

65. — Quando una merce si vende, in città forestiera, il cittadino che vi si trova e che ne abbia necessità per uso suo e della sua famiglia, deve averla al prezzo, al quale l'ha acquistata il mercante.

66. — Il capitano, uscendo dal porto, deve mostrare ai marinai tutta la colonna.

## NOTE ILLUSTRATIVE

- A) 1. — I seguenti capi contengono norme somiglianti: 1, 2 e 50; 2 e 16; 17 e 17; 10 e 66; 23 e 39; 33 e 54; 47 e 48.
2. — I capi 1 e 2; 24 e 36 sono evidentemente antitetici.
3. — I capi più difficili a comprendersi soprattutto per evidenti svarioni del menante sono quelli N. 11, 18, 22, 32, 34, 42, 47, 48 e 62.
- B) Nella nostra versione libera abbiamo usato le seguenti espressioni:
- NAVI SECONDO L'USO DI AMALFI, cioè viaggianti secondo l'uso prevalente della colonna, *navigii o navilii ad usum de rivera*.
  - COLONNISTI, quelli che hanno conferito denaro e merci, per formare insieme colla nave e coi marinai la colonna comune, *mercanti, Società, compagnia, comunità, colonna, colonna del capitale, comune, cominale e simili*.
  - CARATISTI, *patroni de caratis, de carate, partecipi, porzionari e porsonari*.
  - CAPITANO, *patrone, patrone del navilio, patronus* (quest'ultima parola anche come semplice amministratore della colonna).
  - MARINAI, *marinari, nautae, compagni, buoni uomini de lo navilio, soci, sotii*, qualche volta anche *nautae et soci* (cap. 16).
  - CORTE MARITTIMA, *Corte o curia Marittima*.
- C) La materia tutta della Tabula può assegnarsi alle seguenti voci:
- Nave* — capitano e ciurma — 1, 2, 3, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 66.
  - colonna* — 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 33, 36, 37, 39, 44, 45, 46, 47, 54, 55, 66.
  - Consoli e Corte marittima* — 2, 12, 13, 16, 23, 25, 30, 34, 39, 40 e 50.
  - getto* — 47, 48, 49, 54 e 55.
  - caratisti* — 7, 8, 20, 33 e 35.
  - Vendita di nave* — 34, 61, 62 e 63.
  - nolo e noleggio* — 11, 48 e 59.

---

(1) Nel testo: affitto del cagno, cambio, noi diremmo sconto.

- 8) *commenda* — 31 e 32.
- 9) *compravendita di merci* — 64 e 65.
- 10) *Costruzione di navi, erediti privilegiati* — 61 e 62.
- 11) *conserva* — 68.
- 12) *rischio marittimo* — 43.
- 13) *diserzione mercantile* — 16.
- 14) *prestiti* — 17.
- 15) *paccottiglia* — 29.
- 16) *scrivano* — 25.

D) Ed ora brevi appunti su alcune locuzioni dei capi 22, 47 e 48, 34 e 39.

I) *Mezze portate*, nel capo 22. — Alcuni precedenti editori della « Tabula » hanno letto *mele* invece di *meze* = in dialetto campano *mezze*: così l'Alianelli, il Laband ed il Volpicella.

Ma in effetti bene la nostra lezione diplomatica del chiaro Prof. Alfonso Gallo reca *meze*, come anche noi leggiamo nel manoscritto. Ma anche se si dovesse leggersi *mele*, si tratterebbe di un evidente errore del copista. Infatti solo con tale dizione il senso corre, mentre la disposizione del capo 22 risulta perfettamente giustificata da principi di equità e di sana economia: se il capo precedente stabilisce che le rotture e le perdite vanno a carico della colonna comune, sembra regolare che tali accomodi debbano ridursi al puro necessario ed al minimo possibile, ove il carico sia solo della metà e quindi minori siano gli utili realizzabili.

II) *Viciati*, nei capi 47 e 48. L'Ashburner (The Rhodian Sea Law-Oxford - Clarendon Press, 1909) a pagina 277, dice che varie spiegazioni sono state date a tale parola ed aggiunge poi soltanto: « it may simply = *viaggianti* ». Degli editori della Tabula, il Laband dubita si tratti di *officiati* (ma in qual senso?); il Gar e l'Alianelli ritengono invece di chi carica merci o denaro senza averne il diritto o anche solo al di là del convenuto: sicchè l'Alianelli osservando che anche una nave che viaggia a colonna può completare il carico con noleggi e che *viziato* in italiano vuol dire *astuto*, si riporta in sostanza all'ipotesi del carico fraudolento, contenuto nel capo 184 del Consolato del mare.

Non possiamo trattenerci dall'osservare che se *viciati* equivalesse a carico fraudolento, mentre il capo 184 del Consolato commina sanzioni abbastanza severe, i capi 47 e 48 della Tabula si limiterebbero a mettere alla pari tali caricatori fraudolenti con quelli non fraudolenti, nelle conseguenze del getto. Si potrebbe osservare a tale proposito che ad es. l'art. 649 del nostro vigente codice di Commercio provvede pei carichi clandestini, ma comprendendo anche la sanzione che, nel caso di getto, le cose, appartenenti a tali carichi, se sacrificate non sono pagate, mentre contribuiscono se sono salvate.

Potrebbe forse pure pensare che si tratti di *paccottiglia*, cioè del carico abusivo dei marinai, com'è stato indicato nella edizione nostra della Tabula, stante la prevalenza di tale opinione. In ambo i capi succennati infatti di *viciati* si parla nel periodo immediatamente successivo a quello, che si occupa

dei marinai. Questo rilievo sarebbe assai importante a sostegno di quest'ultima interpretazione, se la Tabula avesse, mentre non l'ha, il merito peculiare di una ordinata esposizione.

Comunque non si può assolutamente escludere l'interpretazione medesima, ove si tengano presenti le disposizioni contenute in parecchi testi Medioevali in ordine alla portata dei marinai (tra l'altro i capi 128 e seguenti del Consolato del mare e l'ottavo Jugement de Damme: (PARDESSUS, *Collection Lois Maritimes* I-375) e questo anche quando si facesse d'altro canto osservare che la paccottiglia è già preveduta nel capo 29 della Tabula, sicchè si dovrebbe dire che si tratti di un'altra statuizione duplicata. Ciò tanto più che il capo 48° contiene le parole: *marinaio o viciato*: sicchè quell'o sembrerebbe escludere la versione della paccottiglia.

Mentre poi diciamo infine per concludere su questo punto, che le due disposizioni potrebbero anche non ritenersi affatto duplicate, perchè il capo 29 e gli altri 47 e 48 si occuperebbero della paccottiglia, per ragioni differenti ed a fini differenti. Secondo noi dunque permane un gravissimo dubbio al riguardo e forse potrebbe non avere torto l'Ashburner quando traduce *viaggianti*, il che rappresenterebbe il criterio generale della contribuzione rapporto a tutti i carichi, cioè non solo ai fraudolenti e clandestini ed alla paccottiglia, ma anche a quelli regolarmente imbarcati ed anche ai bagagli personali del passeggero (BONOLIS, *Il diritto Marittimo Medioevale dell'Adriatico*, pagina 407), oppure al *parabusulum* di cui parlano le consuetudini di Bari e che, secondo il Bonolis (pag. 370 e seg. op. cit.) era costituito da oggetti che non facevano parte del carico ordinario imbarcato in base al contratto di noleggiamento, ma erano portati a bordo per concessione o almeno per consenso del capitano, così ad es. le cose preziose e le *portate* dei marinai. *Parabusulum* da *parabolon*, deposito, cioè merci affidate come deposito al Capitano.

Come si vede, si finirebbe anche così per dar ragione anche all'Ashburner, quando traduce con *viaggianti* la parola *viciati*, eventualmente forse per *navilizati*, *nauliciati*, *noleggiatori*, che viaggiavano, come allora si usava, colla merce.

Certamente la parola *viciati* non ci dà di per sè alcuna indicazione precisa. Ma in un testo, certamente più tardo, cioè nei capitoli del Consolato del Mare di Messina, pubblicati dal Genuardi (Palermo, Vena, 1924) le disposizioni dei capi 47 e 48 appaiono tradotte in siciliano nei capitoli 99, 100 e 101, in cui la parola *viciati* è tradotta nel capitolo 100 nell'intestazione con *bivati* e nel testo con *buttate*, nel capitolo 101 con *bivatu*, e queste parole invece di far luce, aumenterebbero le tenebre, se anche ora, nel dialetto soprattutto di Catania, *bivatu* non corrispondesse ad obbligato (*bivatu*, evidente contrazione di *obivatu*), a quanto ci assicurano.

E così se *bivatu* equivale ad obbligato, arriveremmo ugualmente ai caricatori in genere come sopra si è detto.

Comunque, ripetiamo, secondo noi, non si dovrebbe trattare di roba non manifestata (Capo 70 del Consolato del Mare, Pardessus - *Collection de lois Maritimes*, II, 49 e seg.), tanto meno *de roba amagadament* (fraudolentemente)

mesa en nau (Capo 212 del Consolato, op. cit.): nei quali casi come ad es. nella rubrica 86<sup>a</sup> dello Statuto di Ancona, a tacere di altri testi, per carichi somiglianti sono stabilite sanzioni, che nella Tabula mancano, mentre sarebbero pienamente giustificate dalla *malitia* del caricatore, di cui parla la succitata rubrica 86<sup>a</sup>.

Per interpretare la parola *viciati* si potrebbe anche tenere conto del « capitulum de jactu secundum Tabulam Civitatis Amalphiae », da noi pubblicato nella nostra « Tabula de Amalphi », dove si legge: « ... et si sunt pecunie numerate vel alique res mobiles magni valoris omnia debent appreciari ».

Tale disposizione corrispondente al capitolo XXIII degli *ordinamenta* di Trani potrebbe anche avere rapporto con *viciati*, nel senso di obbligati genericamente e tale interpretazione sarebbe confermata, come si è detto sopra, dal *bivatu* siculo equivalente ad *obligato*.

Il che rispecchia del resto la concezione anche medioevale della massa nella contribuzione, e così gli usi di Valenza (1250) al libro IX, rub. XVII, paragrafo VII (PARDESSUS, *Collection de Lois Maritimes*, V, 336) dicono genericamente: « et de même les objets en caisse ou de tout autre manière contribueront ».

Sicchè per concludere noi riteniamo che *viciati* corrisponda a *caricatori*, *noleggianti* in senso lato e generico.

III) *Navilio coperto e scoperto*, nei capi 34 e 39: abbiamo tradotto letteralmente: le navi coperte (con coperta, copertate) sono le più grandi, quelle scoperte sono le più piccole. Al loro differente valore corrisponde diversità nella formalità della vendita, maggiori naturalmente per le più grandi. Alcuni vorrebbero leggere invece: navi coperte di pesi ossia debiti oppur no. Osserviamo che le suindicate espressioni sono ammesse e certamente nel primo significato, anche in altri testi più o meno coevi, così al capo IV degli *ordinamenta* di Trani (barcha scoperta), così in vari casi degli Statuti Veneziani di Rainieri Zeno, dove si usano spesso tali locuzioni a cominciare dal capo I (ligno cooperto) e dal capo II (lignum coopertum). Del resto anche i Romani dicevano: *navis aperta* in contrapposizione di *tecta* o *constrata*.

D) Crediamo anche opportuno di richiamare l'attenzione dello studioso non solo sulla relativa imprecisione di linguaggio della « Tabula », dovuta certo in gran parte all'opera non sempre intelligente dei copisti, ma anche sulle differenti accezioni di una stessa parola che si riscontrano in questo testo: il che certamente è dovuto alle trascrizioni avvenute per opera di parecchi ed in epoche successive, quando cioè le parole col mutare dei tempi avevano anche mutato talvolta il significato. Nella nostra traduzione non letterale, ma esplicativa ed esclusivamente concettuale abbiamo tradotto il pensiero, non tenendo conto alcuno di queste vicende dei vocaboli.

Ad esempio la parola *patronus* quasi sempre significa *capitano*: talvolta anche l'amministratore della colonna comune.

I marinai sono chiamati talvolta *compagni*, tal altra *marinari*, qualche volta

anche *naulae et soci*, ed anche marinai e compagni: il doppio appellativo deriva dal fatto che anche i marinai erano soci della colonna e come tali appartenevano alla compagnia (colonna comune), donde compagni: mentre poi ad es. nel capo 44, i *compagni* equivalgono non ai marinai soltanto, ma anche a tutti gli altri interessati alla spedizione marittima, cioè alla colonna comune.

La quale *colonna* (1) *comune* poi, che significa compagnia, tanto che nel capo 37 è chiamata senz'altro compagnia ed ha lasciato tracce anche nella lingua marinaresca attuale dove per colonna s'intende il fondo capitale della nave affidato al Capitano, cambia nome nei vari capitoli come sopra abbiamo indicato e si indica anche qual *cominale* — comunale del Consolato del mare — dove significa la comunione sia di tutti gli interessati della spedizione sia soltanto di tutto il carico.

Il marinaio poi è di *sodo* e di *soudo* o *suodo*: ma occorre tenere presente che colla prima espressione si intende marinaio che rimane in terra ferma, *sodo* (capo 13), in contrapposizione a quello che naviga, colla seconda il marinaio, che ha la paga, il soldo, in antitesi a quello che ha la parte sugli utili della nave (attuale contratto alla parte).

Che anche ad Amalfi, pur prevalendo l'uso del marinaio *alla parte*, non mancasse quello al *soldo* o *paga*, risulta chiaramente da vari capi della « Tabula », in ispecie dal capo 60.

È anche opportuno tener presente che la *colonna* rappresenta il denaro e le merci (accomandum, apporto) dei mercanti, la *colonna comune* invece il consorzio cioè di costoro, nonchè dei caratisti e dei marinai, e che *accomandum*, nel capo 6, significa l'apporto di denaro e di merci dei negozianti, mentre nel capo 31 *accomando* si riporta indubbiamente al contratto di commenda, il quale si innesta nel sistema della « *colonna* ».

\* \* \*

Contemporaneamente alle bozze di stampa di questo lavoro ci è giunto il pregevole studio « Sul Consolato del Mare di Messina e la Tabula de Amalphi » di C. A. Garufi (Palermo, 1935-XIII), il quale ce l'ha cortesemente inviato. Mentre lo ringraziamo per la critica piuttosto benevola per la nostra edizione della Tabula, rispondiamo ai suoi rilievi:

1) Non abbiamo creduto apportare variazioni e correzioni alle scorrettezze ed alle dubbiezze del Testo per le ragioni sopra esposte.

2) La natura particolarmente *commemorativa* della nostra Edizione ci vietava di trattare *in forma polemica e funditus* la quistione sollevata dal Genuardi in ordine ai rapporti fra « Tabula » e « Consolato del Mare di Messina »; ci siamo quindi limitati ad accennarla nel senso accolto generalmente: il che non è avvenuto certamente per angusti criteri regionalisti, che sarebbero stati assolutamente fuori luogo.

3) Dalle nostre note appare chiaro infatti che, sia pel contenuto giuridico,

---

(1) Tale parola è rimasta nel dialetto napoletano, in una esclamazione di carattere piuttosto volgare!

sia per le indagini storiche, ci siamo attenuti *all'opinione più largamente accolta* e sempre per le ragioni suaccennate.

4) Date le suindicate direttive, non abbiamo espresso nella nostra Edizione della « Tabula » il nostro pensiero personale: il che invece circa il contenuto giuridico tentiamo ora nel presente lavoro, mentre per la parte storica ci riserbiamo di farlo, o nei *Testi marittimi italici medioevali* di prossima pubblicazione, o in una monografia a parte.

5) In ordine alla parola *viciati* noi avevamo già ricorso per comprenderla al Consolato del Mare di Messina, pubblicato dal Genuardi (Palermo, Vena, 1924). Tal parola si trova nei capitoli 47 e 48 della Tavola, mentre la corrispondente *bivati* o *bivatu* si trova nei capitoli 99, 100 e 101 del Consolato di Messina. L'Ashburner aveva detto semplicemente *viciati* = viaggianti, senza dare alcun'altra spiegazione. Evidentemente egli, da buon grecista, alludeva implicitamente alla parola *epibates* = passeggero e quindi viaggiante. Il che assai opportunamente rileva il Garufi. Che sia così, e non come abbiamo sostenuto che cioè si tratti di obbligati in genere e quindi caricatori e passeggeri insieme, potrebbe anche essere, specie se non venisse confermata l'ipotesi dialettale del *bivati* = obbligati.

Anche in questo il Garufi ed il Genuardi, conoscitori delle varie forme del dialetto siciliano, sono al caso di illuminarci autorevolmente. Ci fu assicurato, ripetiamo, che questa parola abbia avuto il suindicato significato nella lingua *parlata* siciliana, ed ora sia in completo disuso, meno che nella provincia di Catania e forse anche di Messina, ove *bivatu*, contrazione evidente di *obicatu*, corrisponderebbe a obbligato.

Dichiariamo lealmente che non abbiamo potuto di ciò trovare tracce scritte in autori o in dizionari.

Ma, data la interpretazione dell'Ashburner e del Garufi della parola *viciati*, nasce un dubbio: nel capo 100 del Consolato di Messina vi è anche la parola *buttati*, che il Genuardi (op. cit., pag. 85) annota così: in Tab. Amalfitana = *viciati*.

Tal parola *buttati* sarebbe forse una forma alterata di *bivati*? o avrebbe altra origine o altro significato?

6) In ordine al capo 40 della « Tabula », contrariamente a quanto sostiene il Garufi, ci sembra più preciso il testo Amalfitano di quello Messinese. Infatti la frase *per ogni salma di portata della nave* (Amalfi) mi sembra più appropriata dell'altra *per ogni salma* senz'altro. Della portata e delle portate si parla anche nei capi 5, 22 e 40 della « Tabula »: quindi in questo non vi sarebbe nessun errore del copista, secondo la nostra opinione.

7) Così pure il Garufi afferma che il copista amalfitano avrebbe mal riportato, nel capo 32 della « Tabula » il contenuto del capo 87 messinese, cioè avrebbe scritto: *infallibiliter pagare di ogni uno nove*, invece di *infallibiliter pagari di ogni noiu* (Messina), cioè avrebbe sostituito il nonuplo alla dichiarazione generica dell'obbligo del risarcimento dei danni.

Noi diciamo che si tratta evidentemente di due diverse disposizioni di due testi, di luoghi ed epoche differenti. Ciò tanto più che abbiamo altra dispo-

sizione simigliante nello statuto di Bonifacio, dove si trova: *paghi il defraudante ai partecipi defraudati d'uno tre* (PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, VI, 598); e non è neanche inopportuno il richiamo della romana *stipulatio duplae, triplae* ecc.

8) Non ci fermiamo su tutti gli altri rilievi del Garufi, col quale questi tende a dimostrare che parecchi capitoli italiani della « Tabula » sono stati tradotti dal Consolato di Messina in forma erronea, anzi tale da renderli talvolta inesplicabili. Ce ne occuperemo in altra sede, quando tratteremo di proposito, come sopra abbiamo detto, delle indagini storiche, ma insistiamo intanto sulla nostra interpretazione del capo 41 della « Tabula ». In questo capo abbiamo le quattro distinzioni riguardanti i marinai amalfitani: 1°) *de rivera* = viaggianti; 2°) *de sodà*, di sodo = fermi a terra; 3°) che avevano l'*impronto* (anticipo sulla parte); 4°) che avevano lo *suodo*, soldo, paga (ad marinariciam).

Il Garufi nega l'esistenza della 2<sup>a</sup> categoria, succennata, senza por mente che di essa si occupano altri capitoli della « Tabula », specie i capi 13 e 46, dove si parla di marinaio mandato e rimasto a terra per servizio della nave.



