

VITO PIERGIOVANNI

Norme, scienza e pratica giuridica
tra Genova e l'Occidente
medievale e moderno



Il viaggio per mare. Spunti di diritto medievale e moderno

I riferimenti giuridici del ‘viaggio’ possono certamente prendere le mosse da periodi molto risalenti quali sono, ad esempio, quelli della gloriosa tradizione del diritto romano che ci hanno fatto pervenire importanti testimonianze testuali soprattutto in relazione ai problemi di responsabilità civile e penale collegati al trasporto di cose e di persone. Successivamente nell’Età di mezzo, posteriormente alla ‘rivoluzione commerciale’ generata dai nuovi fenomeni economici, religiosi e politico-sociali successivi all’anno Mille, le tematiche giuridiche collegate all’oggetto ‘viaggio’ si sono notevolmente arricchite, definendo campi e problematiche specifiche che sono rimaste sostanzialmente immutate nell’Età moderna pur nei radicali cambiamenti degli orizzonti geografici.

Al centro della rivoluzione commerciale del Medioevo ci sono fenomeni politici ed economici originali che fanno delle città italiane dei nuovi modelli di sviluppo e di organizzazione. Novità nelle partecipazioni sociali, scandalose per i tradizionalisti filoimperiali come il vescovo Ottone di Frisinga, che nota che i comuni italiani

« per non mancar di mezzi con cui contenere i loro vicini, non disdegnano di elevare alla condizione di cavaliere e ai più alti ufficiali giovani di bassa condizione e addirittura artigiani praticanti spregevoli arti meccaniche, che le altre genti tengono lontano come la peste dagli uffici più onorevoli e liberali »¹.

È soprattutto nel mare che si dispiega appieno la capacità imprenditoriale di questi nuovi soggetti politici ed economici, che cerca anche adeguati strumenti contrattuali con cui regolamentare e garantire i rapporti reciproci. La navigazione ed il commercio sembrano segnare le nuove frontiere tecni-

* Pubbl. in *Andare per mare*, Atti del Convegno, Genova, 29-30 ottobre 2004, a cura di P. MASSA, Genova 2009, pp. 43-50 e in *Studi in onore di Remo Martini*, III, Milano 2009, pp. 129-138, con la gratitudine per quanto, scientificamente ed umanamente, ci ha insegnato.

¹ *Ottonis et Rahewini Gesta Friderici I imperatoris*, a cura di G. WAITZ - B. DE SIMSON, Hannover-Leipzig 1912 (*Monumenta Germaniae historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi*, 46), pp. 116-117 (la traduzione italiana in *La città medievale italiana*, a cura di G. FASOLI - F. BOCCHI, Firenze 1963, p. 155.

che ed economiche entro cui si esplica e si misura il coraggio e la capacità imprenditoriale², e sul tronco dell'antico diritto greco-romano si innestano istituti nuovi e più complessi: la commenda, l'assicurazione, la banca sono in massima parte legate al commercio marittimo, a cui, peraltro, si ispirano le pratiche contrattuali della mercatura per via terrestre.

Se si pensi a quello che la religione ha significato, non solo spiritualmente, ma anche politicamente e socialmente, per l'uomo medievale, non desta meraviglia il fatto che, nello stesso periodo, siano emersi innovativi atteggiamenti normativi e dottrinali da alcune pratiche religiose, quali i pellegrinaggi. L'apporto dato a questi temi dal diritto della Chiesa romana è stato assolutamente originale: spostando l'analisi dagli aspetti contrattuali a quelli soggettivi ha condizionato in modo determinante le concezioni giuridiche in tema di itineranza³.

Nella grande dottrina canonistica dei secoli XII-XIV un punto di arrivo è costituito dall'opera di Baldo degli Ubaldi, giurista perugino e professore pavese, il quale ha proposto una originale classificazione delle varie *peregrinationes* tra cui spiccano la *peregrinatio mala* dei pirati, la *peregrinatio bona* dei mercanti, la *peregrinatio melior* degli scolari *pro virtute quaerenda* e la *peregrinatio optima*, finalizzata *pro salute animae*, che riguarda i pellegrini che si recano a visitare *limina Apostolorum*. Con tale classificazione Baldo recupera e canonizza l'assimilazione tra mercanti, che cercano il guadagno, e pellegrini, che perseguono fini di elevazione spirituale e, attraverso essa, introduce la considerazione positiva della mercatura⁴.

Il primo passo è già stato effettuato dai canonisti a lui precedenti ed ha significato il lento e progressivo superamento di una tradizione culturale di diffidenza, quando non addirittura di avversione, sia verso una attività economica caratterizzata dalla itineranza quale quella dei mercanti, sia verso pratiche creditizie che potevano degenerare in usura.

Il sospetto di coprire pratiche usuarie è circolato anche intorno al contratto di assicurazione e al *periculum*, cioè al rischio che esso andava a

² M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Bari 1996, p. 218 e sgg.

³ V. PIERGIOVANNI, *Il pellegrino nella tradizione canonistica medievale*, in *I giubilei nella storia della Chiesa*, Roma 2001, pp. 46-57; anche in *A Ennio Cortese*, III, Roma 2001, pp. 127-135.

⁴ V. PIERGIOVANNI, *La 'peregrinatio bona' dei mercanti medievali: a proposito di un commento di Baldo degli Ubaldi a X.I.34*, in «*Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Kanonistische Abteilung*», LXXIV (1988), pp. 348-356.

coprire ed i giuristi superano questo scoglio dottrinale con l'assimilazione al contratto di compravendita che assume come oggetto il trasferimento oneroso del rischio e, proprio attraverso tali elaborazioni, come vedremo, giungono fondamentali contributi al tema 'viaggio'.

Nella dottrina giuridica specializzata nei settori commerciale e marittimo si identificano con chiarezza gli estremi che qualificano un viaggio a fini contrattuali: sono il luogo di partenza, quello di arrivo e l'itinerario previsto, ed ognuno di essi deve avere caratteristiche ben precise e, per approfondire tali aspetti, il giurista ragiona in termini di rischio e di responsabilità⁵.

Un esempio probante è fornito dal tema del cambiamento di itinerario che è stato un fattore di moltiplicazione della giurisprudenza assicurativa ed ha dato, di conseguenza, frequente materia di discussione. Si può, al proposito, ricordare il genovese Bartolomeo Bosco, a cui vanno riferiti alcuni contributi fondamentali per il miglior inquadramento teorico del fenomeno 'viaggio per mare' soprattutto in relazione al contratto di assicurazione. Al Bosco va attribuito il merito di una precisa differenziazione tra *viagium* e *iter*, per cui la parte – normalmente l'assicuratore – che volesse provare che il mutamento dell'itinerario aveva come necessaria conseguenza la risoluzione del contratto, doveva dimostrare la contraria volontà della controparte di non effettuare il viaggio prestabilito. Bosco ritiene che si possa arrivare alla stessa destinazione seguendo strade diverse, per cui «mutatio ergo itineris non inducit mutationem viagii». La sua conclusione è nel senso di dare credito al dettato del documento notarile che attesta le condizioni pattuite e, di solito, fa riferimento alla facoltà del patrono di cambiare direzione senza per questo mutare il viaggio assicurato. L'opera di Bosco e la sua definizione della differenza tra *viagium* e *iter* diventerà un riferimento costante per la dottrina a lui posteriore.

Le opere dei giuristi dal XVI secolo in poi testimoniano l'apertura di una nuova fase: anche nella valutazione del viaggio per mare si specificano – fattore solo adombrato in precedenza – alcuni aspetti teorici molto significativi anche culturalmente, come il rapporto molto stretto, quasi naturale, tra navigazione e commercio e la centralità dell'elemento 'rischio' come misura, anche soggettiva, dei profili di responsabilità che trovano nel processo i veri spazi operativi.

⁵ ID., *Il viaggio oltremare nel diritto tra Medioevo ed Età moderna*, in *Da Ulisse a ...: il viaggio nelle terre d'oltremare*, Atti del Convegno internazionale, Imperia, 9-11 ottobre 2003, a cura di G. REVELLI, Pisa 2004 (Memorie e atti di convegni, 25), pp. 235-241.

È l'approdo di una evoluzione che trova riscontri anche negli statuti marittimi italiani i quali hanno avuto un uniforme riferimento normativo in un'opera catalana che è generalmente conosciuta come il *Consolato del mare*. In questo testo si traccia una prima, significativa sistematica della materia marittima che è grosso modo riportabile a tre grandi contenitori, relativi il primo alle persone protagoniste dell'impresa sul mare – equipaggio, mercanti e pellegrini – il secondo alla nave, e l'ultimo alla contrattualistica specifica⁶.

Si può al proposito ricordare come la scelta tripartita del *Consolato del mare* abbia trovato eco in una delle prime opere di sistemazione scientifica del diritto mercantile: il giurista anconitano cinquecentesco Benvenuto Stracca, infatti, tripartisce il suo *Tractatus* in *De Nautis, Navibus et Navigatione*, anche se la parte più originale dell'impostazione scientifica dell'opera sembra soprattutto finalizzata a ribadire il rapporto ormai divenuto predominante nella pratica tra la mercatura e la navigazione⁷.

Il viaggio per mare del mercante è ricordato ed esaltato anche come un dato culturale, per mezzo di citazioni letterarie. Nella prima, quasi in epigrafe, Stracca richiama alcuni versi di Orazio ed esalta la funzione, ma anche i pericoli, del commercio a cui il mercante *impiger* si sottopone per sfuggire ad una condizione sociale che è spesso di povertà:

«Quippe cum mercaturam in ipsa navigatione valde versari videamur. Unde Horatius opinor ... Impiger extremos currit mercator ad Indos, Per mare pauperiem fugiens, per saxa, per ignes».

Il passo successivo è la definizione della tipologia professionale di chi si avventura sul mare:

«Navigantium tria esse genera. Primum eorum qui piraticam pravitatem exercent, pessimimum quidem genus hominum ... Secundum genus navigantium est ... qui annonae Urbis serviunt et delegatas species annonarias transferunt ... Tertium navigantium genus est eorum qui mercaturae merciumque seu rerum advehendarum causa navigant ... »⁸.

Le due prime tipologie di naviganti, ricordate da Stracca, sono tra loro contrastanti, perché frutto di scelte soggettive e di principi morali ben differenti,

⁶ A. IGLESIAS FERREIRÓS, *Il Libro del Consolato del Mare*, in « Rivista Internazionale di Diritto comune », 6 (1995), pp. 81-125.

⁷ BENVENUTI STRACCHAE *Tractatus De Nautis, Navibus, et Navigatione*, in *De Mercatura Decisiones et Tractatus varii et de rebus ad eam pertinentibus*, Lugduni MDCX (rist. Torino 1971), p. 443.

⁸ *Ibidem*, p. 444.

riguardando la prima una attività nefasta come la pirateria e la seconda una opera di servizio finalizzata al sostentamento alimentare delle città: ad esse si aggiunge, come terza, la azione dei mercanti utilizzata per lo scambio di prodotti. I giudizi negativi sulla pirateria e le conseguenze giuridiche e sociali per chi eserciti tale attività, «*hostes publici et infames sunt*», uniscono gli studiosi di diritto civile e di quello canonico. In quest'ultimo, infatti, per i reati di pirateria si prevede la più grave sanzione dell'ordinamento canonico, cioè la scomunica: «*Piratae sunt latrones maritimi et ter in anno ore Pontificis excommunicantur*».

Superato questo dato di opposizione all'ordine costituito, si torna alle tematiche contrattuali connesse ai viaggi per mare. Ai naviganti si richiede professionalità e prudenza per evitare conseguenze colpose o dolose: «*culpa enim non caret nauta, si per loca notorie non tuta navigare voluerit*»⁹.

Non si deve, ad esempio, navigare in mare aperto quando sia possibile passare attraverso la laguna come succede per coloro che si recano a Venezia¹⁰, e, nel passo successivo, appoggiandosi all'autorità di grandi Dottori come Bartolomeo da Saliceto e Baldo degli Ubaldi, Stracca accusa coloro che, per sete di guadagno o incosciente audacia, sottovalutano i rischi che si corrono in un viaggio per mare:

«... et subdit Sal. ... rationem esse quia homini potenti, et crudeli comparatur mare ... et adversae maris procellae nemini parcunt, suntque inexorabiles: precibus enim non flectuntur et addes Bal. ... qui ait in culpa illum esse, qui iter ab omni impedimento tutum facere potuit et non fecit ... »¹¹.

Dalla riflessione dell'autore emerge che, di fronte ad eventi non dipendenti dalla volontà umana ma piuttosto dalle contingenze occasionali ed esterne, non servono neppure gli aiuti della fede religiosa e tornano protagonisti i più ancestrali sentimenti e le credenze popolari, che appaiono anch'essi profondamente radicati nella cultura giuridica. Stracca non accenna, in questa circostanza, ai tempi ritenuti più opportuni per la navigazione e per evitare responsabilità, che si ritrova sia nella letteratura a lui precedente che in quella successiva. Già in un'opera scritta intorno al 1460 da Bartolomeo Cipolla questo tema era stato molto bene sintetizzato:

⁹ *Ibidem*, p. 447.

¹⁰ *Ibidem*, p. 448: «*Et est culpa tribuendum nautae, qui cum per lacunas absque periculo navigare possit, spreta tuta navigatione mari proficiscatur ... addo ego Bart. ... qui inquit per tutiora itinera itere agendum licet longiora ...*».

¹¹ *Ibidem*.

« La nave lasciata in usufrutto si può usare colla navigazione, sebbene sovrasti pericolo di naufragio; imperocché la nave è fatta perché si navighi; purché però si navighi nel tempo opportuno, e non in altro. E si dice esser tempo di navigare dalle Calende di Aprile a quelle di Ottobre. Nondimeno Bartolo aggiunge, che in ciò si deve osservare la consuetudine; laonde non è tenuto il navigante, allorché fa quello che avrebbe fatto un diligente nocchiero, nel caso che detta legge non fosse osservata rispetto al tempo; lo che avviene massimamente presso i Veneziani, i quali navigano in ogni tempo ... »¹².

Un giurista pavese del secolo successivo, Iacopo Menochio, inserisce questo aspetto in un più vasto contesto relativo ai pericoli dei viaggi, soprattutto quelli marittimi e, in un *casus*, si chiede « quando iter facturus terra, vel maris in mortis periculo versetur ». La prima risposta di Menochio è il riferimento normativo che equipara i viandanti agli infermi con la conseguenza che

« ad aeternam rei memoriam testes tunc examinari posse, cum de eorum vita timetur, ut quando peregre sunt profecturi, praesertim si mare navigandum est »¹³.

È lo stesso timore della morte che induce il diritto all'ulteriore assimilazione dei viandanti a coloro che effettuano una *donatio causa mortis* ed i canonisti, attenti ad evitare il *periculum animae*, concedono ai naviganti scomunicati di essere assolti da un semplice subdelegato « ut is qui est in mortis periculo, cum navigatio sit incerta et periculosa »¹⁴.

Menochio riprende una serie di citazioni in tema e ricorda la antica opinione dello scita Anacarsi il quale alla domanda « an navigantes inter mortuos vel inter vivos referret? », non aveva avuto remore ad esprimere quello che doveva essere un sentimento comune, già presente in Stracca¹⁵, e cioè che « In utroque dixit numero pono sentiens maximum esse navigationis periculum ».

Il rischio marittimo è certo incombente ma la pratica, soprattutto assicurativa, ha, in qualche contesto, differenziato le situazioni di rischio consentendo ai giuristi di graduare le responsabilità. La eccessiva semplificazione del *periculum navigationis* è criticata da Menochio che non la considera utilizzabile in assoluto in quanto, a suo parere, esistono spazi operativi che consentono di limitare, quando non di evitare, i rischi. Egli ricorda che l'opinione più negativa non è vera

¹² B. CIPOLLA, *Trattato delle servitù prediali sì urbane che rustiche*, versione italiana di F. CIRIANI, Venezia 1859, p. 1137.

¹³ IACOBI MENOCHII *De arbitrariis iudicium quaestionibus et causis libri duo*, Venetiis MDCV, p. 209.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ BENVENUTI STRACCHAE *Tractatus* cit., pp. 468-469.

« cum in iure constituatur differentia inter constitutum in mortis periculo et navigantem mare, cum navigans in periculo esse non dicatur, si opportunis temporibus mare ingrediatur »¹⁶.

Le conseguenze di tale affermazione si trovano già in un passo del diritto romano che, afferma Menochio,

« negat eum esse in culpa, qui tempore congruo ultra mare navigans naufragium fecit, in quam culpam certe incidisset si sua natura navigatio periculum mortis prae se ferret ».

La giustificazione di tale posizione viene trovata proprio recuperando ed ampliando le tradizioni marine che già Cipolla aveva raccolto e formalizzato. Sarà il giudice, infatti, a dichiarare che il navigante non è in pericolo di morte se attraversi « maria consueta ut mare Hadriaticum, Ligusticum, Hispanum et his similia, et si haec congruis temporibus ingreditur, hoc est a Calend. Aprilis usque ad Calend. Octobris ... »¹⁷. È questo il periodo in cui *maria clauduntur* e non sappiamo se l'esperienza individuale o non piuttosto i racconti dei superstiti inducono il giurista a specificare le condizioni che portano al pericolo non risparmiando al lettore alcuna delle sue paure:

« Ex die tertio Iduum Novembris usque ad diem sextum Iduum Martii, maria clauduntur. Nam lux minima, noxque prolixa, nivium densitas, aeris obscuritas, ventorum, imbrium vel nivium geminata saevitia, non solum classes a pelago, sed etiam comaeus a terrestre itinere deturbat ... ».

Un altro aspetto giuridicamente rilevante è la distanza dei luoghi in cui il viaggiatore si reca ed il prevedibile lungo tempo di lontananza, con la conseguenza che è allora possibile « ut testis ad aeternam rei memoriam possit examinari, quemadmodum et valitudinarius ... »¹⁸.

¹⁶ IACOBI MENOCHII *De arbitrariis iudicum quaestionibus* cit., p. 209.

¹⁷ *Ibidem*: « ... non si aliis temporibus, quibus maria clauduntur, declarat Alc. ... et est apud Vegetium ... dum inquit: His ergo temporibus navigans in mortis periculo esse, poterit iudicari ... Non etiam illud inficias ... Iudicem posse arbitrari, similem esse eum qui in longinquas regiones iturus est terrestri itinere, vel etiam maritimo, illi, qui in mortis periculo est, non quia iamiam mors instet, sed quia ob temporis diuturnitatem, locorum distantiam, et multa incommoda, quae peregrinatio adfert, domum non sit reversurus. Ideo ... longa peregrinatio facit, ut testis ad aeternam rei memoriam possit examinari, quemadmodum et valitudinarius. Sic in caeteris, quae parem rationem habent, dicendum est ».

¹⁸ *Ibidem*.

Il seicentesco giurista romano Sigismondo Scaccia, che ha scritto opere importanti sia di diritto mercantile che di quello processuale¹⁹, recupera queste posizioni e ribadisce che seppure si può considerare *communis opinio* dei *Doctores* che « qui navigat equiparatur infirmo et dicitur esse in mortis periculo », spetta al giudice accertare se il viaggio sia compiuto in *loca insidiosa* e il pericolo di morte consiglia di assumere prudentemente la testimonianza a futura memoria anche quando si tratti di « testes iuvenes et sani »²⁰.

Il supporto spirituale che proviene dalla fede religiosa si palesa elemento fondamentale per il viaggiatore che, per ragioni diverse, si avventuri sul mare. Lo Scaccia richiama tali presupposti fideistici e ammonisce il futuro viaggiatore rammentandogli un antico proverbio secondo cui « Qui nescit orare ascedat mare »²¹. Il rischio è, quindi, connaturato al viaggio per mare il quale, afferma Stracca,

« quae quam sit necessaria nemo est profecto qui nesciat et merito Iurisconsult. Navigandi necessitatem appellat, quamque etiam periculosa sit, norunt qui navigarunt ... »²².

In conclusione si può affermare che i giuristi hanno tentato con i propri strumenti, ma soprattutto con consigli ed ammonimenti, di intervenire anche sui problemi del rischio, per rendere cioè meno gravi le possibili conseguenze del *periculum* e, da questo punto di vista, la elaborazione e l'applicazione del contratto di assicurazione è stato senza dubbio uno degli apporti fondamentali da essi offerto alla pratica della mercatura. In tale prospettiva, che è insieme tecnica e culturale, il fenomeno 'viaggio' si è rivelato una stimolante chiave di lettura di un composito e significativo spaccato della società medievale: le diverse tipologie dell'itineranza, ma soprattutto gli scopi ad esse sottesi – volta a volta la fede, lo studio, il guadagno – ha stimolato la fantasia ricostruttiva dei giuristi, le cui tecniche professionali hanno contribuito ad aprire le barriere di una società spesso ostile verso gli stranieri o, più generalmente, hanno avuto la positiva funzione di fare circolare le novità politiche e culturali.

¹⁹ R. DE LAURENTIIS, *Sigismondo Scaccia (1564?-1634): fra pratica e teoria giuridica agli inizi dell'età moderna*, Roma 1993.

²⁰ SIGISMUNDI SCACCIAE *Tractatus de iudiciis causarum civilium, criminalium et haereticarum*, II, Venetiis MDCXLVIII, p. 278.

²¹ *Ibidem*.

²² BENVENUTI STRACCHAE *Tractatus* cit., p. 468.

INDICE

Presentazione	pag.	7
Tabula gratulatoria	»	9

Istituzioni locali e statuti: contributi alla storia genovese e alla comparazione giuridica

Il Senato della Repubblica di Genova nella 'riforma' di Andrea Doria	»	13
Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi	»	57
Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento	»	65
Il diritto genovese e la Sardegna	»	113
I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio	»	123
Leggi e riforme a Genova tra XVI e XVII secolo	»	141
Diritto e potere a Genova alla fine del Trecento: a proposito di tre 'consigli' di Baldo degli Ubaldi	»	159
Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese	»	171
Statuti e riformazioni	»	193
Gli statuti di Albenga ed il progetto di un "corpus" degli statuti liguri	»	209
Celesterio Di Negro	»	219
Le istituzioni politiche: dalla compagna al podestà	»	225

Una raccolta di sentenze della Rota Civile di Genova nel XVI secolo	pag. 239
Alcuni consigli legali in tema di forestieri a Genova nel Medioevo	» 251
Aspetti giuridici della pesca del corallo in un trattato seicentesco	» 263
La ristampa degli statuti novaresi di Francesco Sforza	» 273
Cultura accademica e società civile alle origini dell'ateneo genovese	» 283
L'organizzazione dell'autonomia cittadina. Gli statuti di Albenga del 1288	» 291
Lo statuto: lo specchio normativo delle identità cittadine	» 317
Gli influssi del diritto genovese sulla Carta de Logu	» 329
La normativa comunale in Italia in età fredericiana	» 341
Sui più antichi statuti del ponente ligure	» 359
Considerazioni storico-giuridiche sul testo degli statuti di Acqui	» 365
Note per la storia degli statuti e delle autonomie locali	» 375
L'arbitrato. Profili storici dal diritto romano al diritto medievale e moderno	» 381
Giovanni Maurizio (1817-1894): le lezioni di diritto costituzionale	» 395
Tradizioni e modelli alle origini del diritto europeo	» 409
Il diritto del commercio internazionale e la tradizione genovese	» 417
L'organizzazione di una città portuale: il caso di Genova	» 427
La cultura giuridica in Liguria nel passaggio dall'Alto al Basso Medioevo	» 439

Prospettiva storica e diritto europeo. A proposito di <i>L'Europa del diritto</i> di Paolo Grossi	pag. 447
Apporti dottrinali seicenteschi in tema di interpretazione statutaria e diritto penale	» 453
La dimensione internazionale di una storia locale: Genova nel Medioevo e nell'Età moderna	» 461
Alderano Mascardi	» 473
Giovanni Maurizio	» 477
Il diritto ed una "filosofia della storia patria"	» 481
Leggendo la storia di Genova attraverso le vicende delle sedi e dei documenti dell'Archivio di Stato	» 487
<i>De iure ovium</i> . Alle origini della trattatistica giuridica sulla pastorizia	» 495

Diritto canonico medievale

Gregorio de Montelongo legato apostolico in Lombardia e patriarca di Aquileia (1238-1269)	» 509
Sinibaldo dei Fieschi decretalista. Ricerche sulla vita	» 519
La lesa maestà nella canonistica fino ad Ugucione	» 547
Il primo secolo della scuola canonistica di Bologna: un ventennio di studi	» 575
La 'peregrinatio bona' dei mercanti medievali: a proposito di un commento di Baldo degli Ubaldi a X 1.34	» 595
Un medioevo povero e potente: a proposito di « profili giuridici della povertà nel francescanesimo prima di Ockham »	» 605

Il Mercante e il Diritto canonico medievale: <i>‘Mercatores in itinere dicuntur miserabiles personae’</i>	pag. 617
The Itinerant Merchant and the Fugitive Merchant in the Middle Ages	» 635
Tracce della cultura canonistica a Vercelli	» 651
Il diritto canonico: il Medioevo	» 663
Il pellegrino nella tradizione canonistica medievale	» 685
La « bona fides » nel diritto dei mercanti e della Chiesa medievale	» 697
Innocenzo IV legislatore e commentatore. Spunti tra storiografia, fonti e istituzioni	» 709

Scienza e pratica commerciale e marittima

Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere	» 751
Dottrina, divulgazione e pratica alle origini della scienza commercialistica: Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, appunti per una biografia	» 785
L’Italia e le assicurazioni nel secolo XIX	» 827
Le assicurazioni marittime	» 869
Banchieri e falliti nelle ‘Decisiones de mercatura’ della Rota Civile di Genova	» 883
Courts and Commercial Law at the Beginning of the Modern Age	» 903
The Rise of the Genoese Civil Rota in the XVI th Century: The “Decisiones de Mercatura” Concerning Insurance	» 915

Guerra commerciale e discriminazione religiosa in alcune sentenze in tema di pirateria (secoli XVII-XVIII)	pag. 933
Diritto commerciale nel diritto medievale e moderno	» 945
I banchieri nel diritto genovese e nella scienza giuridica tra Medioevo ed Età Moderna	» 971
Un trattatello sui mercanti di Baldo Degli Ubaldi	» 987
Imprenditori e impresa alle origini della scienza del diritto commerciale	» 1005
Alle origini delle società mutue	» 1013
Banchieri e mercanti: modelli di classificazione nella dottrina giuridica genovese	» 1033
Diritto e giustizia mercantile a Genova nel XV secolo: i <i>consilia</i> di Bartolomeo Bosco	» 1047
Tradizione normativa mercantile e rapporti internazionali a Genova nel Medioevo	» 1067
Derecho mercantil y tradición romanística entre Medioevo y Edad Moderna. Ejemplos y consideraciones	» 1081
Statuti, diritto comune e processo mercantile	» 1103
Il diritto dei mercanti genovesi e veneziani nel Mediterraneo	» 1117
La storiografia del diritto marittimo	» 1131
Lo statuto albertino in Liguria: le lezioni di diritto costituzionale di Ludovico Casanova	» 1143
Assicurazione e finzione	» 1167
La giustizia mercantile	» 1173

Il viaggio oltremare nel diritto tra Medioevo ed Età moderna	pag. 1191
Il diritto dei banchieri nella Genova medioevale e moderna	» 1199
Genoese Civil <i>Rota</i> and mercantile customary law	» 1211
Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti	» 1231
Note per una storia dell'assicurazione in Italia	» 1245
La <i>Spiegazione</i> del Consolato del mare di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi	» 1257
Aspetti del diritto marittimo in epoca colombiana secondo le fonti liguri	» 1273
Brevi note dottrinali e giurisprudenziali in tema di naufragio	» 1277
Il diritto portuale di Castelgenovese: spunti di comparazione	» 1283
I fondamenti scientifici del diritto di assicurazione	» 1293
Il viaggio per mare. Spunti di diritto medievale e moderno	» 1307
Il diritto dei mercanti e la dottrina giuridica in età moderna. Considerazioni comparative tra Benvenuto Stracca e Gerard Malynes	» 1315
Brevi note storiche sul fallimento	» 1327
Dai tribunali di mercanzia alle Camere di commercio	» 1337
Riflessioni della scienza commercialistica sul fallimento tra Medioevo ed Età Moderna	» 1349

Avvocatura e notariato

La ristampa di una “prattica” notarile seicentesca	» 1361
Il notaio nella storia giuridica genovese	» 1377

Scienza giuridica e notariato italiano tra medioevo ed età moderna	pag. 1391
A proposito di alcuni recenti contributi alla storia del notariato in Europa	» 1401
La professione e la cultura del notaio parmense	» 1409
Notariato e rivoluzione commerciale: l'esempio di Rolandino	» 1417
A proposito di una storia del notariato francese	» 1427
Tra difesa e consulenza: tipologie professionali degli avvocati nelle società di Antico Regime	» 1431
Fides e bona fides: spunti dalla scienza e dalla pratica giuridica medievale	» 1441
Martino da Fano e lo sviluppo del diritto notarile	» 1455
Il notaio e la città	» 1465
La <i>redemptio captivorum</i> : spunti dalla scienza giuridica medievale e moderna	» 1469
Bibliografia degli scritti di Vito Piergiovanni	» 1479



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-08-6

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Tiziana - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo