

Prime considerazioni sul Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. di Domenico Alberto Azuni

di Franca Maria Mele

Alla fine del Settecento anche il diritto marittimo, come altri settori del diritto, diventa oggetto di tentativi di riforma e di progetti legislativi in diversi Stati italiani.¹

Ai progetti di Michele De Jorio per il Regno di Napoli, al *Progetto del Codice per l'Austriaca Marina Mercantile*, già ampiamente studiati, si aggiunge, e si ispira ad essi, un progetto del giurista Domenico Alberto Azuni.²

Il giurista sassarese ha modo di approfondire la conoscenza della materia quando il governo piemontese gli affida l'incarico di giudice del Consolato di Nizza; l'esperienza nel tribunale è fondamentale per le sue riflessioni sul diritto marittimo, confluite in alcune opere inedite, e sicuramente lo induce poi a pubblicare un'opera essenzialmente rivolta alla prassi, il *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile* (1786-88).³ Nel 1789, lo stesso anno in cui viene nominato senatore del regno sabauda, sottopone alla Corte torinese un *Saggio di un progetto di un nuovo codice di leggi marittime, e mercantili per tutti gli Stati di S. M.*⁴

Si tratta di un manoscritto di poche pagine in cui il giurista espone una serie di considerazioni sulla necessità di elaborare un progetto di codice marittimo e propone uno schema con la partizione in libri, capi e le rispettive intitolazioni. Nel *Saggio* Azuni afferma di essere in grado di concludere la redazione del progetto

¹ Per un profilo storico del diritto marittimo fino all'età moderna, si veda, anche per altri rinvii bibliografici, S. CORRIERI, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo: dal periodo statutario all'era delle scoperte geografiche*, in G. CAMARDA, S. CORRIERI, T. SCOVAZZI, *La formazione del diritto marittimo nella prospettiva storica*, Milano 2010, pp. 1-79.

² P.S. LEICHT, *L'elaborazione del codice della veneta marina mercantile*, in *Studi di storia e diritto in memoria di Guido Bonolis*, Milano 1942, p. 87; C.M. MOSCHETTI, *Il codice marittimo del 1781 di Michele de Jorio per il Regno di Napoli*, Napoli 1979; D. VIDALI, *Editto politico di navigazione mercantile austriaca*, in *Nuovo Digesto italiano*, Torino 1938, vol. V, pp. 298 ss.; G. ZORDAN, *Il codice per la veneta mercantile marina*, Padova 1981-87; M.R. DI SIMONE, *Un progetto di codice marittimo austriaco nel primo Ottocento*, in EAD., *Percorsi del diritto tra Austria e Italia (secoli XVII-XX)*, Milano 2006, pp. 185-187. In particolare sul progetto austriaco si veda F. FURFARO, *Verso la codificazione del diritto marittimo mediterraneo nel cantiere dell'Alto Adriatico di fine Settecento*, in «Historia et ius», 12 (2017), paper 7 (www.historiaetius.eu).

³ L. BERLINGUER, v. Azuni, *Domenico Alberto*, in *Dizionario biografico dei giuristi italiani*, Bologna 2013, vol. I, p. 133. Su Domenico Alberto Azuni, si vedano, anche per ulteriori rinvii bibliografici, F. LIOTTA, v. *Azuni Domenico Alberto*, in *Dizionario biografico degli italiani*, Roma 1962, vol. II, pp. 759-761; L. BERLINGUER, *Domenico Alberto Azuni giurista e politico (1749-1827) Un contributo bio-bibliografico*, Milano 1966; ID., *Sui progetti di codice di commercio del Regno d'Italia (1807-1808). Considerazioni su un inedito di Domenico Alberto Azuni*, Milano 1970; R. BONU, *Scrittori sardi*, Cagliari 1972, vol. I, pp. 197-241.

⁴ Archivio di Stato di Torino, *Contado di Nizza, Porto di Villafranca, Mazzo 5° d'Addizione*, n. 4.

to in un anno e per la sua realizzazione chiede, oltre ai mezzi necessari, la possibilità di compiere un viaggio di studio nei porti di Marsiglia, Genova, Livorno, Napoli e Ancona. Allo stato attuale della ricerca non sappiamo se le richieste del giurista sassarese siano state accolte; è certo che ha compiuto effettivamente il viaggio di studio di cui parla nel *Saggio* e che, per assentarsi dal suo ufficio per un così lungo periodo, deve aver avuto un'autorizzazione da Torino; questo fatto, unito alla considerazione dell'appoggio politico che Azuni aveva presso i rappresentanti sabaudi di Napoli e di Roma, ha indotto Luigi Berlinguer ad affermare che la Corte piemontese fosse sicuramente interessata al lavoro di ricerca di Azuni.⁵ Si tratterebbe comunque di un'iniziativa del singolo studioso, e quindi di carattere ufficioso, cui non hanno fatto seguito concreti provvedimenti regi che prevedessero la stesura del progetto, e pertanto lontana dal tradizionale *iter* di produzione legislativa.

Dopo il viaggio di studio a Genova, Napoli, Roma e Livorno, Azuni realizza nel 1791 il *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M.* seguendo lo schema proposto nel *Saggio* inviato alla Corte nel 1789;⁶ una copia del progetto, conservata presso la Biblioteca Reale di Torino, è preceduta da un *Discorso preliminare* in cui il giurista ripropone le stesse considerazioni svolte nel *Saggio* circa l'opportunità di riunire in un unico corpo legislativo il diritto marittimo.⁷

Nel *Discorso* Azuni spiega le ragioni che lo hanno indotto ad elaborare il progetto. La prima motivazione è di tipo economico: la formazione di «un corpo di legislazione marittimo-mercantile» avrebbe come diretta conseguenza la moltiplicazione «delle ricchezze coll'accrescimento del commercio per via di mare cò tanto scarso nei nostri stati».⁸ Azuni, pur riconoscendo quanto sia limitata la disponibilità di sbocchi sul mare nello stato sabauda, ricorda la loro ottima posizione nel Mediterraneo evidenziando la relativa facilità delle comunicazioni tra il Piemonte e la Sardegna attraverso il porto di Nizza, e tra questo e il Piemonte per via di terra. La collocazione dei porti sabaudi andrebbe quindi valorizzata e sfruttata al meglio e un passo necessario in questa direzione è l'adozione di un codice

⁵ L. BERLINGUER, *Domenico Alberto Azuni cit.*, p. 93.

⁶ Biblioteca Universitaria di Sassari (= BUS), Mss. 21. Il titolo completo del manoscritto, composto di 333 carte, è *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*. Una copia del progetto si trova anche presso la Biblioteca Reale di Torino, *Miscellanea Patria, Manoscritti*, 80-7, ma con il titolo *Progetto d'un Nuovo Codice delle Leggi di S. M. il Re di Sardegna per la Navigazione e Marina Mercantile*.

⁷ Il manoscritto di Azuni conservato nella Biblioteca Universitaria di Sassari si differenzia da quello conservato presso la Biblioteca Reale di Torino, oltre che per il titolo, per la mancanza del *Discorso preliminare* e dell'*Indice*, e per la numerazione delle carte. Inoltre il manoscritto si chiude con l'intitolazione del Libro VII *Del magistrato di Sanità e sua Giurisdizione*.

⁸ Biblioteca Reale di Torino, *Miscellanea Patria, Manoscritti*, 80-7, *Progetto d'un Nuovo Codice delle Leggi di S. M. il Re di Sardegna per la Navigazione e Marina Mercantile*.

di diritto marittimo: «Non s'ignora neppure, quanto contribuisca all'accrescimento, ed alla prosperità della navigazione o del commercio marittimo la disciplina della gente di mare alla di cui buona fede si affidano le sostanze e le vite degli uomini, la buona polizia interna de' porti, e la pronta speditezza delle differenze marittimo-mercantili». Tuttavia nel Regno la legislazione in materia è piuttosto lacunosa e lo stesso Azuni ne traccia un quadro desolante: «Si sa quanto sia scarsa la nostra legislazione sugli affari di commercio, e marittimi, giacché oltre al regio editto per il Portofranco di Nizza del 12 marzo 1749, di quello del 15 luglio 1750 per lo stabilimento del Consolato in detta Città, e dell'altro delli 30 agosto 1770 per l'erezione de' consolati nel regno di Sardegna (copiato in tutto dal primo, e ne' quali si trovano pochi articoli sulle assicuranze marittime, e sui naufragi) null'altro si ha che serva di regola ai nostri Consolati, e magistrati del Mare per la decisione delle frequenti intricate questioni dipendenti dal commercio marittimo».⁹ La conseguenza di questa situazione, denuncia il giurista, è il frequente ricorso «alla legislazione de' nostri vicini» con «imbarazzo» dei magistrati costretti ad applicarla. Nelle sue parole emerge la preoccupazione per il fatto che le leggi straniere non sempre rispondono agli specifici contesti locali, sebbene soltanto pochi anni prima, nel *Discorso preliminare al Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile* (1786-88), Azuni non facesse alcuna allusione all'incompletezza della legislazione marittima nel Regno e usasse tutt'altro tono: «i nostri provvidi Sovrani dopo aver stabilito in diverse parti del loro fortunato regno Magistrati di Consolato, e di Commercio, hanno anche promulgate le più savie leggi».¹⁰ In quelle pagine, tuttavia, Azuni svolge già considerazioni sull'opportunità di formare un corpo unico di leggi marittime, anche se non parla di un codice e della formazione di diritto nuovo e si limita ad osservare che «benché i [diritti e usi] si ritrovino compilati in più libri, non si è fino a quest'ora pensato di ridurli a norma tale, onde possa ciascuno avervi all'uopo quell'opportuno ricorso che vaglia ad un Giudice, per rintracciare in un subito i fondamenti della giustizia, che dee amministrare, non meno che al negoziante medesimo quei diritti competentigli nell'atto della contrattazione, od in quello che precede la discussione del fatto».¹¹ Se nel *Saggio* e nel *Progetto* la raccolta in un unico testo della legislazione marittima viene motivata dalla lacunosità e dispersione delle fonti del diritto, nel *Dizionario* emerge quindi il nuovo elemento delle problematiche legate alla certezza e alla reperibilità delle fonti del diritto, che Azuni aveva ben chiare

⁹ BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*.

¹⁰ D.A. AZUNI, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Nizza 1786, tomo I, pp. XV s.

¹¹ *Ivi*, p. XVII.

in quanto come giudice del Magistrato del Consolato di Nizza – era stato nominato nel 1782 – doveva operare in una situazione di inadeguatezza e disordine legislativo.¹²

Gli elementi più interessanti del progetto del giurista sassarese sono due: il primo è l'idea di dare autonomia al diritto marittimo nel suo complesso, l'altro è l'unificazione del diritto marittimo privato e di quello pubblico, quest'ultimo altrimenti tradizionalmente inserito nel diritto internazionale. La scelta di dare autonomia al diritto marittimo, sulla scia di altri tentativi (il *Codice Ferdinando* di Michele de Jorio a Napoli) e legislazioni (*Editto politico di navigazione mercantile austriaca* del 1774 e *Codice per la Veneta Mercantile Marina* del 1786), anticipa una delle istanze manifestatesi durante l'elaborazione del *Code de commerce* (1807), a cui partecipa anche Azuni.¹³ Il giurista tuttavia sarà costretto ad abbandonare la sua idea alcuni anni più tardi quando collaborerà alla realizzazione del *Codice di Commercio per il Regno d'Italia* (1807);¹⁴ nelle sue *Osservazioni* a quel progetto rinuncia infatti all'unificazione del diritto marittimo pubblico e privato, accettando l'inserimento di quest'ultimo nel codice di commercio, ma invocando la sua autonomia sistematica, e quindi la collocazione in due diversi libri della disciplina del commercio terrestre e di quello marittimo per la tipicità dei rispettivi istituti giuridici.¹⁵

Il progetto di Azuni è scritto con uno stile piuttosto prolisso e discorsivo, poco adatto ad un dettato normativo, ben lontano da quella concisione e quella tecnica legislativa che negli anni successivi caratterizzeranno già i primi progetti di codice francesi. Il testo è affiancato da glosse in cui, oltre ai rari casi in cui l'autore spiega le ragioni delle scelte operate, indica le fonti del diritto (dalla *Lex Aquilia* alla *Lex Rhodia de jactu*, dal *Libro del Consolato del mare* all'*Ordonnance de la marine* del 1681, dal *Codice per la Veneta Marina Mercantile* a tutti gli editti del Regno di Sardegna, a non specificatamente indicate leggi inglesi, toscane, russe) ma anche la trattatistica – Targa, Scaccia, Stracca, Santerna, Grozio, Casaregi, Magens, Valin, Pothier, Emerigon, A. Baldasseroni, Galiani, Lampredi –, la giurisprudenza –

¹² Sul fatto che il *Dizionario*, il *Codice* e il *Sistema* di Azuni siano nati da quella sua esperienza di giudice si veda L. BERLINGUER, *Domenico Alberto Azuni* cit., p. 66.

¹³ L. BERLINGUER, *Azuni* cit., pp. 184 ss.; R. FERRANTE, *Codificazione e cultura giuridica*, Torino 2011², pp. 159 ss.; ID., *Codificazione e Lex mercatoria: il diritto marittimo del secondo libro del Code de commerce (1808)*, in *Tra diritto e storia. Studi in onore di Luigi Berlinguer promossi dalle Università di Siena e di Sassari*, Soveria Mannelli 2008, tomo I, pp. 1095 ss.

¹⁴ L. BERLINGUER, *Sui progetti di codice* cit., pp. 74 ss.; A. BRIENZA, *I progetti di codice commerciale nella Repubblica cisalpina e nel Regno d'Italia*, Milano 1978; A. SCIUMÈ, *I tentativi per la codificazione del diritto commerciale nel Regno Italico (1806-1808)*, Milano 1982; *I progetti del codice di commercio del Regno italico (1806-1808)*, Milano 1999.

¹⁵ L. BERLINGUER, *Sui progetti di codice* cit., pp. 70 ss.

sono numerosi i riferimenti alle sentenze del Consolato di Nizza o dell'Ammiraglio di Marsiglia e alle decisioni della Rota genovese o fiorentina – e i testi (*Roles d'Oléron, Laws of Wisby, Guidon de la mer*) a cui si è ispirato, o che in molti casi ha semplicemente riproposto.¹⁶ Le annotazioni hanno la funzione essenzialmente pratica, spiega il giurista, di rendere «agevole a coloro che saranno destinati da S. M. per esaminarlo prima di potersi meritare la sua Regia approvazione di riconoscere, e verificare in un subito li fondamenti di giustizia sui quali ogni legge è appoggiata».¹⁷

Il primo dei sei libri nei quali è diviso il progetto disciplina il diritto pubblico e, in particolare, la giurisdizione, il modo di procedere, la struttura dei processi, le sentenze e le ordinanze del Consolato di Nizza, l'unico Consolato marittimo del Regno.¹⁸ In questo libro Azuni non fa altro che mantenere, con poche modifiche marginali, la disciplina prevista nelle Regie Costituzioni del 1770; le ragioni che lo hanno indotto a questa scelta, spiega il giurista sardo, sono due: «sia perché l'ha ravvisato ottimo in questa parte, che per avere unito in un corpo solo di legislazione quanto si appartiene ai Magistrati del Consolato, e del mare di sapere nell'esercizio della loro giurisdizione, ed al pubblico di operare nelle sue emergenze».¹⁹

Il secondo ed il terzo libro sono dedicati al diritto privato, rispettivamente ai contratti e agli accidenti. Ampio spazio è riservato alla disciplina delle assicurazioni, divisa in 59 articoli;²⁰ anche in questo caso non pochi sono i debiti che il

¹⁶ Sul rinvio alle fonti giuridiche romane nel *Sistema* di Azuni, con considerazioni che possono valere anche per il progetto, cfr. P. GARBARINO, *Il diritto romano nel Droit Maritime de l'Europe di Domenico Alberto Azuni*, in «Diritto @ Storia», II (2003) (<http://www.dirittoestoria.it/tradizione2/Garbarino-Azuni.htm>). P. DE SANTARÉM (o Santerna), *Tractatus de assicurationibus et sponsionibus mercatorum*, Venetiis 1552; B. STRACCA, *Tractatus de mercatura seu mercatore*, Venetiis 1553; S. SCACCIA, *Tractatus de commerciis et cambio*, Romae 1619; C. TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova 1750; G.L.M. CASAREGI, *Discursus legales de Commercio*, Florentiae 1719; A. BALDASSERONI, *Trattato delle assicurazioni marittime*, Firenze 1786; S. MAGENS, *Versuch über Assecuranzen*, Hamburg 1753, ma Azuni cita la traduzione inglese *En essay on insurances*, London 1755; R.-J. POTHIER, *Traité du contract d'assurance* e *Traité du prêt à la grosse aventure*, in *Traité sur différentes matieres de droit civil, appliquées a l'usage du barreau et de jurisprudence françoise*, t. III, Paris 1773; ID. *Traité des contrats maritimes, société, et cheptels*, Paris 1774; F. GALIANI, *De' doveri de' Principi neutrali verso i Principi guerreggianti, e di questi verso i neutrali*, Napoli 1782; B.-M. ÉMÉRIGON, *Traité des assurances et des contrats a la grosse*, Marseille 1783; G.M. LAMPREDI, *Del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra*, Firenze 1788.

¹⁷ BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*.

¹⁸ Cfr., anche per altri rinvii bibliografici, G.S. PENE VIDARI, *Consolati di commercio e tribunali commerciali*, in *Dal trono all'albero della libertà. Trasformazioni e continuità istituzionali nei territori del Regno di Sardegna dall'antico regime all'età rivoluzionaria*, Roma 1991, pp. 233 s.

¹⁹ BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*.

²⁰ Oltre al classico E. BENSA, *Il contratto di assicurazione nel medioevo*, Genova 1884, si vedano G. CASSANDRO, *Genesi e svolgimento storico del contratto di assicurazione e Note storiche sul contratto di assicurazione*, entrambi

giurista sassarese contrae nei confronti delle precedenti fonti del diritto sabaude, e in particolare, ancora una volta, delle Regie Costituzioni e del Regio Editto del 13 luglio 1750 per il Consolato di Nizza, ma anche dell'*Ordonnance de la marine*. Singolare è il fatto che in molte delle norme sia riprodotto il testo delle voci del suo *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*. Vediamo qualche caso specifico. Tralasciando la definizione del contratto di assicurazione, che invece è presente nel *Dizionario*, e limitandosi ad indicarlo tra «quelli detti di buona fede», buona fede che dovrebbe «prevalere ne' casi dubbi che dovranno decidersi riguardo al medesimo invece delle sottigliezze del diritto civile», il testo del progetto dispone quando sia da considerarsi nullo il contratto: «Vogliamo perciò che le clausole nella polizza d'assicurazione apposte ritrovandosi oscure ed ambigue debbano interpretarsi secondo lo stile de' negozianti, e conforme all'uso de' luoghi ne' quali l'assicurazione sarà seguita, quantunque la disposizione del diritto comune sembrasse al medesimo contrari: quindi nel caso che una delle parti abbia usato frode, o dolo nell'atto della stipulazione dovrà assicurazione dichiararsi nulla a suo riguardo» (art. 1, Capo I, II Libro). Il testo che il giurista aveva scritto nel *Dizionario* pochi anni prima al § VIII della voce dedicata alle assicurazioni era sostanzialmente identico: «Egli è pure un contratto di buona fede, che dee sempre regnarvi in luogo delle sottigliezze del diritto civile [...] quindi è, che le clausole apposte alle polizze d'assicurazione, ritrovandosi oscure ed ambigue, debbono interpretarsi secondo lo stile ed uso dei luoghi ne' quali l'assicurazione è seguita, quantunque la disposizione del dritto comune sembrasse alle medesime contraria. [...] Nel caso perciò che una delle parti abbia usato arte o dolo nell'atto della stipulazione, deve l'assicurazione dichiararsi nulla a suo riguardo».²¹

Se andiamo avanti nell'analisi del progetto constatiamo che in alcuni casi parti di un paragrafo del *Dizionario* vengono trasferite dal giurista in una norma del progetto e altre vengono invece trasfuse nelle relative annotazioni. È ciò che pos-

in *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli 1974; E. SPAGNESI, *Aspetti dell'assicurazione medievale*, in *L'assicurazione in Italia fino all'Unità. Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, Milano 1975, e, nello stesso volume G.S. PENE VIDARI, *Il contratto di assicurazione nell'età moderna*, pp. 193 ss.; ID., *Sulla classificazione del contratto d'assicurazione nell'età del diritto comune*, in «Rivista di storia del diritto italiano», LXXI (1998), pp. 113-137; G. MELIS, *Origini e sviluppo delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, Roma 1975; A. La TORRE, *L'assicurazione nella storia delle idee*, Milano 2000; E. DE SIMONE, *Breve storia delle assicurazioni*, Milano 2003; M. FORTUNATI, «Non potranno essere gettati». *Assicurazione e schiavitù nella dottrina giuridica del XVIII secolo*, in *Mentalità e prassi mercantili tra Mediterraneo e Atlantico (XV-XVIII sec.)*, a cura di G. Biorci e P. Castagneto, in «RiMe. Rivista di Storia dell'Europa Mediterranea», I (2008), pp. 51-66; V. PIERGIOVANNI, *Note per una storia dell'assicurazione in Italia*, in *Le assicurazioni private, I: Giurisprudenza sistematica civile e commerciale fondata da W. Bigiavi*, a cura di G. Alpa, Torino 2006, pp. 21-32; ID., *I fondamenti scientifici del diritto di assicurazione*, in *Le matrici del diritto commerciale tra storia e tendenze evolutive*, a cura di S. Rossi e C. Storti, Varese 2009, pp. 103 ss.

²¹ D.A. AZUNI, *Dizionario cit.*, tomo I, p. 81 (*Assicuranza. Assicurato. Assicuratore*, § VIII).

siamo verificare nell'art. 23: «L'assicurazione fatta sul corpo della nave non dee intendersi fino alle merci, e viceversa, a riserva che le parti lo avessero altrimenti tra di loro stabilito»;²² e nelle annotazioni aggiunge: «Ella è regola generale ed ancora più in questa materia che il contenuto non può mai considerarsi come contenente». In questo caso Azuni non ha fatto altro che collocare in modo diverso ciò che ha scritto nel *Dizionario*: «L'assicurazione però fatta sul corpo della nave non dee estendersi fino alle merci, e viceversa, a riserva che le parti lo avessero altrimenti tra di loro stabilito; imperocché ella è regola generale, ed ancora più in questa materia, che il contenuto non può considerarsi come contenente».²³

Stabilito il divieto di far assicurare due volte la stessa merce, con una formula anche in questo caso già utilizzata nel *Dizionario*,²⁴ Azuni fissa poi la forma del contratto, che deve essere sempre sottoscritto dalle parti e dal sensale, ed elenca gli elementi che devono essere indicati (artt. 4-6) e che sono poi gli stessi previsti sia nell'*Ordonnance* del 1681 (L. III, Tit. VI *Des assurances*, art. 3) sia, in seguito, nel *Code de commerce* del 1807 (art. 332). In modo dettagliato sono elencati anche gli elementi assicurabili: «Le assicuranze potranno farsi sul corpo e chiglia di qualunque nave vuota, o carica, prima, o dopo il viaggio, sulle vettovaglie o merci unitamente, o separatamente, caricate sopra una nave armata, o non armata, sola, o accompagnata, per l'andata o pel ritorno, per un viaggio intiero, o per un tempo limitato» (art. 14). Ma anche in questo Azuni non è innovativo, la disposizione è già presente nell'*Ordonnance* del 1681 (L. III, Tit. VI *Des assurances*, art.7) ed è enunciata in modo identico nel *Dizionario*;²⁵ tuttavia il giurista si limita ad osservare nelle annotazioni al progetto che «tutte queste maniere d'assicurazione sono lecite e d'uso universale», senza fare alcun riferimento alle fonti.²⁶ Azuni ammette poi che possa essere assicurata la libertà delle persone, un tipo di assicurazione particolare che tutela dal rischio di diventare schiavi e che è stata introdotta «in favore de' cristiani che rischiavano d'essere presi dai barbareschi» o, in caso di guerra, dai corsari.²⁷ Ancora una volta il giurista ripropone quanto stabilito dal-

²² BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*.

²³ D.A. AZUNI, *Dizionario cit.*, tomo I, p. 95 (*Assicuranza. Assicurato. Assicuratore*, § LI).

²⁴ *Ivi*, p. 93 (*Assicuranza. Assicurato. Assicuratore*, § XLVII).

²⁵ *Ivi*, p. 90 (*Assicuranza. Assicurato. Assicuratore*, § XXXV).

²⁶ BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*.

²⁷ «La polizza d'assicurazione per la libertà delle persone dovrà contenere il nome, la patria, l'età e le qualità personali di colui che si farà assicurare, ed inoltre il nome della nave, del porto d'onde ha da partire, di quello ove sarà destinata, la somma che dovrà pagarsi in caso di preda tanto per il prezzo del riscatto, che per le spese di servizio, a chi dovrassi sborsare il danaro, e sotto qual pena. Vogliamo quindi che la somma fissata nella polizza di tale assicurazione sia dagli assicuratori dovuta dal momento istesso che la persona sarà fatta schiava ed avrà perduta la sua libertà, sotto pena di soccombere ai danni interessi, e spese» (art.

l'*Ordonnance de la marine* (art. 9, Tit. *Des assurances*) e nel *Guidon de la mer*, ma, diversamente dalla consolidata tradizione francese, non vieta l'assicurazione sulla vita, che del resto era ammessa in diverse città italiane, come spiega nel *Dizionario*.²⁸ Azuni si pone sul solco della tradizione anche relativamente alla disciplina dell'assicurazione 'a rischio seguito', un tipo di contratto che consentiva di assicurare la nave e le merci quando il viaggio era già iniziato, purché l'assicurato non fosse a conoscenza dell'eventuale sinistro avvenuto, prevedendo in tal caso la nullità del contratto e il pagamento di danni e spese (artt. 35-37).²⁹

Il II Libro del progetto prosegue con la disciplina del cambio marittimo, dell'accomenda, della colonna, del noleggi e della polizza di carico; da un primo studio di questa parte relativa ai contratti emergono ancora elementi di scarsa originalità, sia nei contenuti sia nelle formulazioni degli articoli. Un elemento nuovo, che però non possiamo considerare positivo, è la scelta di non dare, tranne che per la colonna, definizione ai singoli contratti.³⁰ Inoltre il giurista sassarese limita o addirittura esclude nelle annotazioni poste ai margini del progetto la citazione delle fonti legislative, della giurisprudenza o della dottrina, cosa che, come è noto, è una sua peculiarità.³¹

12): BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*. Il testo dell'articolo è identico al § XXIX della voce *Assicuranza* del *Dizionario*. Su questo tipo di assicurazione cfr. M. FORTUNATI, *Captivi, riscatti ed assicurazione alla vigilia dei Codici*, in *Corsari e riscatti dei captivi. Garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo*. Atti del Convegno di studi storici (Marsala, 4 ottobre 2008), a cura di V. Piergiorganni, Milano 2010, pp. 113-134.

²⁸ D.A. AZUNI, *Dizionario cit.*, tomo I, p. 87 (*Assicuranza. Assicurato. Assicuratore*, § XXVII). Sull'assicurazione sulla vita cfr., anche per altri rinvii bibliografici, M. FORTUNATI, «*Non potranno essere gettati*» cit., pp. 62 ss.

²⁹ Si veda il profilo storico-comparatistico sull'assicurazione 'a rischio seguito' in S. VERNIZZI, *Il rischio putativo*, Milano 2010, pp. 1 ss. Sull'attuale disciplina del rischio putativo cfr. Id., *Rischio putativo ed assicurazioni retroattive tra diritto della navigazione e diritto comune*, in «*Rivista del diritto della navigazione*», I (2016), pp. 217-233.

³⁰ «L'accomendante correrà sempre il rischio del capitale che avrà esposto in virtù del contratto d'accomenda, nella stessa guisa che l'accomendatario correrà pure il rischio di perdere le cure della di lui negoziazione, e per ciò, se lo stesso capitale non produrrà più di quello che avrà costato dovrà rendersi al primo senza che l'altro possa pretendere alcuna bonificazione, o salario»: BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*. Si tratta, ancora una volta, di un testo identico a quello del *Dizionario cit.*, tomo I, 29 (*Accomenda ed implicita*, § III). Sul contratto di accomenda si veda, anche per altri rinvii bibliografici, U. SANTARELLI, *Mercanti e società tra mercanti*, Torino 1992², pp. 159 ss.

³¹ «Non si può negare però che, proprio per la limitata originalità di pensiero della sua opera, Azuni fosse solito servirsi ampiamente di tesi altrui, magari assicurando loro maggiore lucidità nell'esposizione ed una diffusione assai più ampia, ma non di rado evitando di citarne la fonte o rivelarne la provenienza»: L. BERLINGUER, *Domenico Alberto Azuni cit.*, pp. 151 s. Questa sua propensione è evidente anche nella *Histoire géographique, politique et naturelle de la Sardaigne*, (Paris 1802), in cui il giurista non si limita a 'saccheggiare' l'opera di Francesco Cetti *Storia naturale di Sardegna* (1774-78), ma ne riproduce persino le *planches*. Sull'accusa di plagio, relativa anche all'opera di F. Gemelli, *Rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura* (Torino 1776), oltre a L. BERLINGUER, *Domenico Alberto Azuni cit.*, pp. 194-195, si veda,

Le stesse considerazioni possono valere per il III Libro del progetto, dedicato agli «accidenti marittimi», diviso in sette capi, in cui Azuni propone rispettivamente la disciplina dell'abbordo, delle avarie, della contribuzione, del regolamento d'avaria, del naufragio, del getto e del germinamento.

In materia di avarie il giurista sardo, dopo aver dato una definizione sostanzialmente identica a quella dell'ordinanza del 1681, accogliendo la distinzione tra avaria «semplice ossia particolare» e «comune ossia grave», elenca minuziosamente le ipotesi delle due specie, riproponendo la disciplina della normativa francese.³²

Per il calcolo della contribuzione il progetto fissa principi affermatasi nella tradizione e già previsti nell'ordinanza francese. Stabilita la regola generale che «tutto ciò che trovasi sulla nave al tempo del danno sofferto formerà l'oggetto della contribuzione attiva, o passiva, quand'anche fosse una cosa di piccola mole, e di gran valore come sono le pietre preziose» (art. 1, Capo III *Della contribuzione*), viene disposto che la nave e il nolo contribuiscono per la metà del loro valore complessivo, che non partecipano alla contribuzione le munizioni di guerra, le vettovaglie, i bagagli e il salario dei marinai, mentre sono comprese le merci caricate sopracoperta, quelle caricate senza il consenso del capitano o dello scrivano, quelle senza polizza di carico, quelle introdotte segretamente dal capitano su una nave noleggiata «col patto espresso di non caricarvi altre merci che quelle del noleggiatore», il bagaglio dei passeggeri di una nave salvata dal getto.³³

In materia di getto, oltre all'indennizzo ai danneggiati, Azuni introduce una penale «affittiva arbitraria» per il capitano qualora la sua decisione di procedere al getto non sia stata presa per «imminente inevitabile pericolo».³⁴ Il progetto re-

in particolare per le reazioni indignate degli esuli sardi in Francia, A. MATTONE, P. SANNA, *Settecento sardo e cultura europea. Lumi, società, istituzioni nella crisi dell'Antico Regime*, Milano 2007, pp. 241 ss. e p. 310.

³² La comunione dei rischi viene prevista nei casi di getto dell'albero (e dei cordami e delle vele connesse) nel caso fosse ormai inservibile (art. 6), di danni e spese dovute in caso di rifugio in un porto, di cambiamento della rotta per evitare una tempesta o un nemico, di spese affrontate per pagare una scorta o difesa dai nemici (art. 8), di spese per il recupero della nave abbandonata per il timore di «cadere in schiavitù, arrendersi ai nemici o altro simile pericolo» (art. 9), di spese affrontate per lo scaricamento della nave per alleggerirla e consentire l'ingresso in un porto o in un fiume (art. 11), di riscatto pagato per la nave e le merci (art. 10). Sulla storia dell'istituto cfr. G. BONOLIS, *Il diritto marittimo dell'Adriatico*, Pisa 1921, pp. 397 ss.; A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, Torino 1929, I, pp. 175 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all'ordinanza marittima del 1681*, in «Rivista del diritto della navigazione», I (1935), pp. 36 ss.; R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946, pp. 363 ss.; A. LUZZATI, v. *Avaria*, in *Nuovo Digesto italiano*, Torino 1937, II, pp. 1 ss.; L. GALEAZZI, *La disciplina delle avarie comuni*, in «Il diritto marittimo», LXXXI (1979), pp. 663 ss.; A. LA TORRE, *Riflessioni sulla storia dell'avaria comune*, in «Il diritto marittimo», LXXXIX (I-1987), pp. 687-700.

³³ BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*, Libro III, Capo III.

³⁴ Ivi, Libro III, Capo VI, art. 1. Sul getto cfr. C. BRUNO, v. *Getto di mare*, in *Digesto italiano*, XII, Torino 1900-04; R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano cit.*, pp. 363 ss.

cupera la tradizionale distinzione tra getto regolare (o piano) praticato quando «vi è tempo a prevenire la burrasca antiveduta», e getto irregolare, che si effettua in caso di «improvvisa ed inaspettata burrasca che incalza». Nel primo caso il capitano dovrà eseguire il getto solo dopo aver ottenuto il consenso (della maggior parte) dei proprietari del carico, o chi per loro, e dell'equipaggio cominciando dalle cose «più gravi e di minor valore»; ma il consenso che nell'art. 2 sembra vincolante non viene più considerato tale nell'art. 4, che libera la decisione del capitano da qualsiasi altro parere, in quanto «più perito degli altri della nave nell'arte marittima».³⁵ Tra l'altro, ancora una volta, il giurista sardo trasforma in una norma le considerazioni svolte nel suo *Dizionario*, ottenendo una disposizione lunga, confusa e poco adeguata ad un testo legislativo, per stabilire sostanzialmente ciò che nell'*Ordonnance de la marine* era stato scritto concisamente in due righe.³⁶ Se per il getto regolare vengono date indicazioni precise sui materiali di cui alleggerirsi, per il getto irregolare il capitano non solo non è tenuto ad informare alcuno della sua decisione, ma potrà procedere «senza alcun ordine e norma».³⁷ La scelta di Azuni di mantenere nel progetto la distinzione tra i due tipi di getto può essere considerata inconsueta dopo la lettura della relativa voce del *Dizionario*, in cui sostiene che in caso di dubbi il getto sia sempre da considerarsi irregolare in quanto l'ipotesi di getto regolare «si riduce in pratica di difficile osservanza, non essendo facile che sopravvenendo un grave pericolo possa mettersi in pratica [...] e come osserva il Targa [...] il getto regolare è sempre sospetto di frode per ciò solo che le formalità sono in tali circostanze ben osservate».³⁸

Tra gli «accidenti marittimi» il progetto introduce, discostandosi questa volta dalla tradizione francese, il germinamento. Si tratta di un contratto tipico del *Consolato del mare*, non previsto né nel *Guidon de la mer* né nell'ordinanza francese, che consiste in un accordo tra capitano della nave e proprietari delle merci, o in

³⁵ «Dovendosi considerare il capitano come il più perito degli altri della nave nell'arte marittima potrà perciò egli rifiutare senza biasimo il sentimento degli altri, ed ordinare il getto benché non approvato dalli proprietari delle merci, o dalla maggior parte dell'equipaggio e non solamente in tali circostanze il sentimento del capitano e dell'equipaggio dovrà preferirsi a quello de' caricatori, e passeggeri; ma anche allorquando fossero questi in maggior numero, e medesimamente in caso di divisione tra questi e la gente dell'equipaggio, dovrà prevalere per diritto di preponderanza il sentimento del capitano, dal che tutto si farà constare nel giornale dello scrivano»: BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*, Libro III, Capo VI, art. 4.

³⁶ «S'il y a diversité d'avis, celui du Maître e de l'équipage sera suivi»: *Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, Liv. III, Tit. VIII, art. 2.

³⁷ Nel caso di getto regolare il progetto segue la tradizione: saranno gettati prima gli utensili meno necessari della nave, poi gli oggetti più pesanti e di minor valore, ed infine le merci del primo ponte: BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*, Libro III, Capo VI, art. 5.

³⁸ D.A. AZUNI, *Dizionario cit.*, tomo II, p. 186 (Getto, § 5).

loro assenza la maggior parte dell'equipaggio, stipulato o prima della partenza della nave o al momento del pericolo, per ripartire gli eventuali danni nel caso il capitano decida di «di volere determinatamente arrischiarsi ad incontrare un pericolo rimoto, e danno minore onde poterne ischivare uno maggiore, e più prossimo».³⁹

I libri dedicati al diritto pubblico sono tre: Libro IV *Del diritto marittimo (Della pesca e pescatori, Della neutralità e delle prede, Della pirateria e de' pirati, Del testamento marittimo, Dei Consoli delle nazioni)*, Libro V *Della navigazione (Dei porti e spiagge, e del lido del mare, Dell'ancoraggio ed ormeggiamento, Della partenza e Ritorno de' Bastimenti e delle loro Patenti e Spedizioni)*, Libro VI *Della gente di mare (Del capitano o padrone di bastimento, Dello scrivano di mare, Dei piloti e pilotaggio, Dei marinari, Del Testimoniale del Capitano ossia Consolato, Della baratteria del capitano di nave e marinari)*.

Nel II Capo del IV Libro Azuni disciplina la neutralità, termine che compare in Francia, in Italia, in Germania, dalla fine del sec. XV al sec. XVII nel linguaggio volgare per indicare quelli che Ugo Grozio chiamò *medii in bello* (*dicuntur vulgo neutrales*) e le prede;⁴⁰ sul tema del commercio neutrale e delle prede, a partire dalla seconda metà del Settecento, si era sviluppato un dibattito che aveva coinvolto alcuni grandi marittimisti ed internazionalisti, Valin e Vattel, e che aveva visto l'intervento delle opere specifiche di Hübner, di Galiani e di Lampredi.⁴¹ Azuni interviene in quel dibattito con l'opera *Sistema universale dei principi del diritto marittimo dell'Europa*, pubblicata in due volumi nel 1795, che completa il quadro delle discipline commerciali in parte tracciato nel *Dizionario* e nel *Codice*. La normativa della materia che il giurista disegna nel progetto è interessante perché contiene già alcuni degli elementi che svilupperà nel *Sistema*.

In un settore del diritto in cui gli interventi legislativi di tutti gli Stati europei sono scarsi ma è grande l'interesse politico, Azuni offre una serie di soluzioni

³⁹ BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*, Libro III, Capo VII, art. 1. Cfr. A. LUZZATI - P. LUZZATI - L. MAFFEI, v. *Avaria*, in *Novissimo Digesto italiano*, I², Torino 1957, p. 1624.

⁴⁰ Su neutralità e sovranità sui mari a partire da Grozio si veda M.C.W. PINTO, *Hugo Grotius and the Law of the Sea*, e R. WOLFRUMM, *The freedom of navigation: modern challenges seen from a historical perspective*, entrambi in *Law of the Sea, from Gotius to the International Tribunal for the Law*, ed. L. del Castillo, Leiden-Boston 2015, pp. 18 ss. e pp. 90 ss.

⁴¹ E. VATTEL, *Le droit des gens ou principes de la loi naturelle, Appliqués à la conduite et aux affaires des Nations et des Souverains*, Londres 1758. Sul pensiero politico-giuridico del giurista svizzero cfr. J.J. MANZ, *Emer de Vattel. Versuch einer Würdigung*, Zürich 1971; E. JOUANNET, *Emer De Vattel et l'émergence doctrinale du droit international classique*, Paris 1998, e F. MANCUSO, *Diritto, Stato, sovranità. Il pensiero politico-giuridico di Emer De Vattel tra assolutismo e rivoluzione*, Napoli 2002. R. J. VALIN, oltre al *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle 1766, aveva scritto il *Traité des prises*, La Rochelle et Paris 1763. Su Valin e le sue opere si vedano i saggi raccolti negli *Actes du colloque René-Josué Valin*, in «Revue de la Saintonge et des l'Aunis», XXVII (2001). M. HUBNER, *De la saisie des bâtiments neutres*, Aja 1759; F. GALIANI, *De' doveri de' Principi* cit.; G.M. LAMPREDI, *Del commercio dei popoli* cit.

mosso dalla convinzione della stretta correlazione tra sviluppo economico e commerciale e neutralità. Ma per poter beneficiare dei vantaggi economici derivanti da una situazione di neutralità è necessario che sia chiara tale posizione. Nel *Dizionario* il giurista si pone il problema di come uno Stato debba manifestare la propria neutralità: è necessario un qualche atto pubblico, una dichiarazione o un trattato con le forze belligeranti? Il giurista giunge alla conclusione che «Quantunque non sia necessario, per godere i diritti della neutralità, lo stipulare un pubblico trattato, non è però in tutto opera inutile, e vana».⁴² Tuttavia nel progetto del codice non affronta il problema specifico; nel primo articolo dedicato alla disciplina, che in realtà più che una norma giuridica è insieme una attestazione della neutralità osservata in passato, una dichiarazione di intenti e un auspicio per il futuro, scrive infatti: «Essendoci Noi vuoi sempre uniformati ai principii del diritto naturale e delle genti che abbiamo costantemente adottati per regola della Nostra condotta in qualunque caso di Guerra Marittima fra le Potenze d'Europa, diedimo già più volte le prove più convincenti della Nostra moderazione con aver fatto osservare la più esatta Neutralità ne' porti, e spiagge soggette alla Nostra dominazione. In coerenza di questa Nostra disposizione non dubitiamo punto che le potenze fra le quali si accorresse la guerra userebbero ne' Nostri porti, spiagge, e mari aggiacenti quel contegno, e quei riguardi che per caso comunemente ricevuto fra tutte le nazioni sogliono praticarsi tra simili casi colle Potenze Neutrali nel non fare atto alcuno di ostilità, di violenza o di superiorità, né tra loro, né sopra i bastimenti di qualunque bandiera; nell'osservare le solite regole nel partir dai porti e spiagge neutrali; e nel non impedire la libera uscita, ed il libero approdamento di qualunque nave ne' medesimi porti, e spiagge neutrali. Quindi é che per la nostra parte vogliamo ed ordiniamo che si osservino inviolabilmente dai nostri sudditi le seguenti regole dirette intieramente a mantenere colla maggiore esattezza la Nostra neutralità in tempo di guerra marittima».⁴³

Seguono una serie di disposizioni che specificano cosa è vietato o permesso in un porto neutrale, dalla partenza di una nave appartenente ad una nazione in guerra 24 ore dopo la partenza di una bandiera nemica (art. 4), al divieto per le imbarcazioni belligeranti di reclutare o uccidere marinai o ancora, al divieto per le navi mercantili di una nazione belligerante di rinforzare l'equipaggio o acquistare «artiglierie». Azuni dichiara di aver avuto come modello nell'elaborazione di queste disposizioni varie dichiarazioni di neutralità pubblicate pochi anni pri-

⁴² D.A. AZUNI, *Dizionario*, tomo III, p. 166 (Neutralità, § 9).

⁴³ BUS, Ms. 21, *Codice della Legislazione Marittima per i Porti di S. M. Compilato d'Ordine Regio dal Senatore Domenico Alberto Azuni Giudice del Consolato di Nizza l'anno 1791*.

ma (Regolamento della Toscana del 1 agosto 1778, Editto pontificio del 4 marzo 1779) e di aver fatto ampio ricorso a quanto già disposto da quelli che, come scrive nel *Dizionario*, «sono da gran tempo gli usi de' porti di Livorno, di Lisbona, di Malta, e di molti altri de' più frequentati». ⁴⁴

Avviandoci alla conclusione possiamo ribadire che il progetto di Azuni non ha molti caratteri originali; è infatti costante la ricerca di riscontri nel diritto marittimo scritto e consuetudinario e nella giurisprudenza, a cui si accompagna anche una pressoché fedele riproduzione dei testi consultati. I contributi personali del giurista, qualora presenti, hanno come risultato l'elaborazione di norme prolisse e poco chiare; tutto ciò anche per la scelta di sfruttare diffusamente l'ampio lavoro di sintesi e di studio confluito nel *Dizionario*, benché un testo scritto per la voce di un'opera di questo genere abbia evidentemente caratteri e scopi diversi da quelli che dovrebbe avere una norma giuridica. Il risultato finale è un progetto che conferma le vaste competenze di Azuni come giurista ma non ce lo fa apprezzare come legislatore, se non per l'idea di fondo del lavoro, ovvero la scelta di individuare gli aspetti di autonomia del diritto marittimo. Questo approccio è indice di un atteggiamento culturale nuovo, consapevole delle importanti implicazioni internazionali, che precede, se pure di pochi anni, il dibattito svoltosi in occasione della elaborazione del *Code de commerce* e che non si è esaurito con l'opzione opposta scelta dai codificatori francesi, ma è proseguito nell'Ottocento e non si è spento, almeno in Italia, neanche con il codice della navigazione del 1942.

⁴⁴ D.A. AZUNI, *Dizionario cit.*, tomo III, p. 1 (*Neutralità*, § 9).