

« *id est, in aliquod periculum incidat, vel omnino pessumde-  
 « tur, tenentur simul et vectores et nautae: vectores, quia pro-  
 « priam salutem neglexerunt; nautae, quia et suam et vecto-  
 « rum securitatem abjecerunt, non adducto secum gubernata-  
 « tore »* (33).

Possiamo, dunque, concludere che l'istituto del pilotaggio fu già patrimonio giuridico dei popoli antichi. Possiamo ancora aggiungere che si riconosceva la responsabilità del *magister navis* verso i passeggeri ed i caricatori per i sinistri causati dalla mancanza a bordo dei piloti locali nei luoghi ove gli usi o la legge scritta li rendevano obbligatorii.

## CAPITOLO II.

### L'età di mezzo.

9. - *Compilazione dei portolani.* — Col quinto secolo, cadendo l'impero occidentale, si apre il periodo del Medio Evo.

Lo sviluppo del commercio marittimo è pari ai progressi della navigazione. Non regolato, fino al secolo XIII, da atti legislativi, vive in quegli usi e costumanze, che vanno man mano trasformandosi in Statuti, in Recessi ed in Codici.

I piloti, largamente adoperati, sottostanno a precise disposizioni legislative fino a noi pervenute. Si crede (34) sia opera loro la compilazione dei Portolani, nei quali si descrivevano le coste marittime senza corredo di tavole, indicando, per il Mediterraneo, le distanze da porto a porto, la direzione dei venti, le cautele da aversi all'ingresso dei porti, ed aggiungendo, per l'Atlantico, lo stato della marea (35).

(33) PARDESSUS, *loc. cit.*

(34) VACCARO RUSSO, *Il pilota pratico locale nella legislazione antica e moderna*, in *Riv. Marittima*, ottobre 1904, p. 60 e segg.

(35) Sulle carte nautiche italiane, vedi G. CELORIA in Uzielli, *La vita ed i tempi di Paolo dal Pozzo Toscanelli*, pag. 382-383.