se un servizio di polizia marittima, è logica deduzione da vocaboli come *λιμενάρχης* (capitano di porto), *Stratico* (bastimento guardaporto, addetto agli arrivi, alle partenze ed ai soccorsi) (21). Indubbiamente, presso i Romani, il traffico marittimo ebbe ad assumere proporzioni assai vaste (22); la consuetudine, la legislazione nazionale dell'Urbe, le leggi navali di Rodi, lo convogliarono sui binari del diritto: 105 frammenti del Digesto, 13 leggi del Codice Giustiniano e diverse costituzioni del Codice Teodosiano, per citare le più cospicue norme nautiche romane, stanno là ad attestarne l'importanza. Era dunque fatale che dall'attività marinara si sprigionasse quel numero di prescrizioni, inerenti alla polizia della navigazione ed in gran parte accolte dalla compilazione giustiniana. Tali norme furono emanate perchè la navigazione era dai giuristi romani intesa come materia di pubblico interesse (23), tanto più che dolorosi sinistri (24) le avevano imperiosamente richieste.

Leggiamo, così, nel § 2, 13 D. *loc. cond.* 19, 2: Ulp. 1, XXXII, *ad Edictum*: « *Si magister* (25) *navis sine gubernatore* « *in flumen navem immiserit, et tempestate orta, temperare non potuerit, et navem perdiderit, vectores habebunt aversus eum ex locato actionem* ». È innegabile che in questa legge si accenni al pilota pratico, al *gubernator*. Non può questo termine riferirsi al pilota ordinario, essendo che senza di questo la navigazione è resa praticamente impossibile (26). Ed allora

(21) Vedi GUCLIELMOTTI, *Vocabolario marino*, Roma, 1889.

(22) Cfr. BERLINGIERI F., pag. 95 segg., *Corso di diritto marittimo*, Genova Tip. Naz. 1925-1926. Il *Periplo del mare Eritreo* (cit.) ci dà notizie sul traffico di Roma con l'Africa Orientale ed il litorale dell'Oceano Indiano (*Berichte der K. Akademie der Wissenschaften* 1879).

(23) L. 1. § 20, D. *de exerc. act.*, 14, 1: *Ad summan Rempublicam navium exercitio pertinet*.

(24) Il TAMPONI, *Roma antica*, racconta che, dopo la prima vittoria su Cartagine, novantamila Romani perirono in pochi anni, fra gli scogli e le coste italiane, per imperizia nel navigare ed ignoranza dei luoghi.

(25) Ritiene il PROCOS (*Les capitaines et leur mandat légal dans le commerce maritime*, Paris, 1926, pag. 9) che era vietato alle navi di partire senza il « *gubernator* », il quale, pur assumendo la direzione nautica, era una persona diversa da quella del pilota (*proreta*).

(26) Secondo il PIPIA, « *Trattato di diritto marittimo* », vol. I, 1^a ed., Milano, 1922, Soc. Ed. Libreria, p. 396, presso i Romani, al *magister* spettava la direzione commerciale della nave, ed al *nauta* la direzione nautica.