

VITO PIERGIOVANNI

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



## *L'Italia e le assicurazioni nel secolo XIX*

### *Premessa*

Le continuità storiche rinvenute nelle idee, nelle istituzioni politiche ed economiche e, soprattutto, negli istituti giuridici, sono ormai guardate con sospetto dalla storiografia più avveduta, che tende a valutare la funzione di questi istituti nelle diverse epoche in stretto e costante rapporto con le realtà socio-economiche in cui sono stati utilizzati. Pur convinti della correttezza di tale impostazione, e senza alcuna intenzione, quindi, di costruire in maniera forzata, o addirittura fittizia, idealistiche ipotesi di continuità, ci pare che una serie di fattori ambientali abbiano fatto sì che la storia delle assicurazioni marittime in Italia sia legata in gran parte delle sue vicende a Genova ed al suo porto. Sono note – e qualche richiamo se ne farà più avanti – le vicende medievali sulla nascita, probabilmente genovese, dell'istituto e il contributo che, in età moderna, ad esso venne dalla giurisprudenza della Rota e da giuristi come Targa e Casaregi, ma non sono stati posti in adeguata luce gli apporti che, ancora nell'Ottocento, hanno offerto la dottrina e la pratica genovese.

In alcune conversazioni con Enrico Zanelli, Professore di diritto commerciale e diritto dell'economia nella Facoltà giuridica genovese e Presidente dell'Italia Assicurazioni, aventi per oggetto l'epoca e l'ambiente in cui nacque questa Società, è emersa l'idea di presentare alcune fonti, edite ma pressoché sconosciute ed inutilizzate, sulla storia delle assicurazioni marittime ottocentesche a Genova, e di rievocare alcune figure di giuristi, anch'essi ingiustamente trascurati: le sentenze del Senato e le opere di giuristi come Marré e Parodi sono forse le espressioni più significative di un ambiente giudiziario e accademico che, pur mortificato, come tutta la città, nelle sue velleità di centralità, prima dalle armi francesi e poi dal dominio piemontese, esprime ancora efficacemente importanti manifestazioni di elaborazione autonoma.

---

\* Pubbl. in *L'Italia e le assicurazioni nel secolo XIX Casi giudiziari 1815-1877*, Genova 1981.

Il rilievo di tale attività pratica e dottrinale emergerà poi al momento della preparazione dei Codici unitari, soprattutto di quello marittimo<sup>1</sup>, e da essa non potrà prescindere lo storico che in futuro vorrà ricostruire l'incidenza dei modelli francesi nel diritto italiano.

Per la storia delle assicurazioni a Genova questa fase si chiude nel 1872, quando, con la costituzione della 'Italia Assicurazioni', si rileva la presenza di una impresa assicurativa finalmente 'moderna'<sup>2</sup>. Non è casuale che a Genova uno dei primi esempi di 'modernità' imprenditoriale si manifesti proprio nel settore la cui vitalità, maggiore o minore, ha accompagnato dal Medioevo le fortune o i ristagni dell'economia cittadina.

## I. Le assicurazioni a Genova nel Medioevo e nell'Età Moderna

### 1. *Le origini medievali dell'assicurazione e la situazione genovese*

L'assicurazione è un istituto tipico del mondo mercantile medievale, sconosciuto in epoche precedenti, sorto per sollevare i commercianti dai rischi della loro attività: alle origini è collegato, pressoché integralmente, al commercio marittimo, che presenta margini di pericolo ben più rilevanti rispetto a quello terrestre.

Nei primi secoli della loro vita, le assicurazioni sono gestite dagli stessi mercanti, in gruppi occasionalmente aggregati: molto suggestivamente si è parlato, a tal proposito, della estrinsecazione di un bisogno di sicurezza<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa e i codici del 1865*, Milano 1960, p. 33 e sgg.

<sup>2</sup> G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, I, *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969, p. 301. Notizie e testimonianze fotografiche tratte dall'archivio della Società sono contenute nel volume celebrativo del centenario dell'« Italia Assicurazioni » (C. BRIZZOLARI, *Storia di Genova sul mare*, Firenze 1972, pp. 170-175). Si veda, inoltre, *infra* cap. II §. 4 e cap. V § 13.

<sup>3</sup> L.A. BOITEUX, *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les debuts de l'assurance maritime*, Paris 1968. La bibliografia riguardante i lineamenti giuridici ed economici dell'assicurazione medievale è molto vasta ed ha come illustre capostipite il volume di E. BENSÀ, *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova 1884, ancor oggi validissimo. Lo stato delle fonti e la posizione della dottrina sono stati recentemente discussi da E. SPAGNESI, *Aspetti dell'assicurazione medievale*, in *L'assicurazione in Italia fino all'unità, Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, Milano 1975. Un'efficace sintesi è in G. CASSANDRO, *Assicurazione (storia)*, in *Enciclopedia del diritto*, III, Milano 1958, pp. 420-427, ora in ID., *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli 1974, pp. 237-253. Per la valutazione della funzione economica dell'istituto F. MELIS, *Origini e sviluppo dell'assicurazione in Italia (secoli XIV-XVI)*, I, *Le fonti*, Roma 1975, con amplissimo apparato documentario.

che, in altri campi e per fini diversi, è sovente alla base di forme associative e corporative, anch'esse tipiche dell'epoca medievale.

Si tratta, quindi, di un contratto originato dalla pratica, per facilitare la vita dei traffici, che i commercianti progressivamente perfezionano nelle sue articolazioni e riescono ad imporre, superando, con le loro concrete esigenze, le perplessità ed i tentennamenti della dottrina. Il riconoscimento dell'istituto è problematico per la Chiesa, che guarda con sospetto di usura qualsiasi prestazione di denaro a cui non corrisponda una ben determinata contropartita; nella prospettiva giuridico-dogmatica non è agevole inquadrare il nuovo rapporto in uno dei contratti previsti nell'ormai consolidato e dottrinalmente rigido sistema di diritto comune.

Non si può però affermare che, pur con il ricorso ad artifici formali come l'assimilazione, volta a volta, alla compravendita o al mutuo condizionato, il rapporto con la dottrina sia stato infecondo ai fini dello sviluppo tecnico del contratto di assicurazione.

L'esempio più probante dei frutti della collaborazione fra teoria e pratica proviene proprio dall'ambiente genovese, con l'opera di Bartolomeo Bosco, giurista allievo di Baldo, attivo a Genova nei primi anni del XV secolo come giudice ed avvocato. La sua raccolta di *Consilia*, rimasta a lungo manoscritta, fu stampata solo ai primi del Seicento ed ebbe la ventura di essere largamente utilizzata ed apprezzata dai più importanti studiosi di diritto commerciale dell'età moderna, primo fra tutti Casaregi<sup>4</sup>.

Il Bosco opera in un periodo in cui l'assicurazione si afferma progressivamente nella pratica mercantile: una parziale escussione degli archivi notarili genovesi ha dato al proposito risultati altamente significativi. Su 631 documenti mercantili che coprono il periodo 1320-1400, si è rilevato che, a partire dal 1348, ben 167 sono contratti di assicurazione, concentrati nella quasi totalità (161 atti su 323) nell'ultimo trentennio. Siamo agli inizi della affermazione dell'istituto, poiché su altri 816 documenti, riguardanti invece il periodo 1400-1440, ben 580 sono assicurazioni<sup>5</sup>. Tale sviluppo, se da un lato documenta la

---

<sup>4</sup> V. PIERGIOVANNI, *Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere*, in « Annali della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Genova » (Omaggio della Facoltà giuridica di Genova a Mario Scerni), XVI (1977), pp. 855-890.

<sup>5</sup> L. LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1320-1400)*, Bruxelles-Rome 1969 (Institut historique belge de Rome, Études d'histoire économique et sociale, VII), p. XCV; E. SPAGNESI, *Aspetti dell'assicurazione medievale* cit., pp. 18-19.

necessità di diminuire o almeno di ripartire i rischi sempre numerosi legati al commercio sul mare, dall'altro si collega all'incremento numerico dei viaggi in un periodo di particolare floridezza per la repubblica.

Consolidato dopo il 1340 il regime dei dogi popolari a vita, lo stato genovese tra il 1363 ed il 1375 formalizza le proprie strutture giuridico-istituzionali dotandosi, nel 1363, di organiche leggi costituzionali e, nel 1375, di aggiornati statuti civili e criminali<sup>6</sup>. È singolare che la materia mercantile, tradizionalmente compresa nella regolamentazione degli statuti civili, venga per la prima volta esclusa dalla sua sede naturale e destinata a far parte della legislazione politico-costituzionale. È anche questa una circostanza che indica la speciale attenzione rivolta dallo stato genovese al settore commerciale: l'inserimento nelle leggi costituzionali ne esalta l'importanza e ne fa oggetto di una tutela maggiore e differenziata rispetto alle altre materie civili.

Tipica, al riguardo, è la regolamentazione dell'assicurazione: la competenza in materia viene affidata all'Ufficio di Mercanzia, tribunale speciale composto di mercanti, che giudica in tempi molto ristretti e avendo riguardo alla buona fede ed alle consuetudini mercantili più che alle sottigliezze tecnico-giuridiche.

La previsione di una particolare tutela giurisdizionale si inquadra in una normativa che affianca le consuetudini mercantili per regolamentare gli aspetti del nuovo contratto che possano presentare interesse anche per lo stato. Si impone, ad esempio, il ricorso alla giurisdizione laica, che non può essere aggirata rivolgendosi ai tribunali ecclesiastici competenti per i casi sospetti di usura; si vieta poi l'eccezione di giudizio già instaurato di fronte al giudice ordinario, quando competente sia quello speciale mercantile; esiste anche, fin dall'inizio del Quattrocento, una *gabella securitatis*, cioè una tassa dovuta dagli assicuratori.

Ha scritto Enrico Bensa, il più importante storico delle assicurazioni medievali, che Genova diventa la sede più attiva del commercio delle assicurazioni, probabilmente in ragione della larga libertà, che in fatto più ancora che in diritto, era concessa in questo ramo di speculazioni<sup>7</sup>. La dottrina giuridica locale, rappresentata dal Bosco, appoggia l'interpretazione favorevole ai mercanti e alla loro libertà. Tipico il suo atteggiamento nel caso dei contrasti suscitati dalla norma che impedisce l'assicurabilità di navi straniere. Si

---

<sup>6</sup> V. PIERGIOVANNI, *Gli statuti civili e criminali di Genova nel Medioevo. La tradizione manoscritta e le edizioni*, Genova 1980, p. 101 e sgg.

<sup>7</sup> E. BENSA, *Il contratto di assicurazione* cit., p. 137.

tratta di una legge palesemente ‘politica’, dettata da contingenze internazionali che consigliano di scoraggiare i rapporti con alcuni paesi stranieri, ma essa, opportunamente richiamata in sede giurisdizionale nella sua interpretazione più ristretta, può rivelarsi una grave remora per i traffici. In difesa delle esigenze del mercato, il Bosco si adopera per limitarne gli effetti, accampando una contraria consuetudine che, dopo un decennio, ha completamente rimosso il divieto e della quale fanno fede le migliaia di contratti stipulati e le ‘infinite’ sentenze pronunciate<sup>8</sup>.

Sempre dall’opera del Bosco e dalla documentazione coeva emerge un’altra serie di caratteristiche dell’assicurazione a Genova nel Medioevo. Sappiamo, ad esempio, che dopo l’iniziale assunzione della forma di finto mutuo (per evitare il sospetto di usura e per trovare cittadinanza nel sistema romanistico), il nuovo contratto finisce per essere inquadrato come finta compravendita. Si istituzionalizzano anche le figure dei ‘sensali’, come mediatori fra le parti del contratto, mentre i notai, secondo una tradizione tipicamente genovese, sono chiamati a redigere gli atti ed a far fede degli stessi. Esistono ormai, sempre agli inizi del Quattrocento, polizze abbastanza standardizzate: i rischi previsti sono quelli consuetudinariamente legati alla navigazione, dipendenti o da elementi naturali, come la tempesta, o fortuiti, come l’incendio, o dovuti all’uomo, come gli atti di principi e la pirateria. Secondo il Bosco l’assicuratore copre *omnem casum de mundo, quomodocumque evenerit*, ma ricorda come a Genova sia esclusa la baratteria del capitano. Ancora tipica, dal momento che l’inquadramento teorico come compravendita comporta il cambio di proprietà al verificarsi del rischio, è l’automaticità dell’abbandono della nave fatto all’assicuratore ed il risarcimento dovuto anche in caso di successivo recupero. Sempre a Genova si usa inserire la clausola per cui il rischio ha inizio dal momento della partenza dal porto<sup>9</sup>.

Lo sviluppo progressivo del contratto comporta un graduale sconfinamento dall’ambito marittimo per andare a coprire anche rischi diversi, primo fra tutti quello di morte: diventano molto frequenti le assicurazioni per la morte delle schiave incinte, ma prendono piede anche contratti legati alla vita del papa o dei re, al punto che, per evitare che si cadesse nella pura scommessa, la repubblica di Genova interviene per vietare che l’assicurazione *fieri possit super vita principum et locorum mutationes*. Tra le curiosità riunite in un cata-

---

<sup>8</sup> V. PIERGIOVANNI, *Bartolomeo Bosco* cit., pp. 886-890.

<sup>9</sup> E. SPAGNESI, *Aspetti dell’assicurazione medievale* cit., p. 149.

logo edito qualche anno orsono, c'è anche l'assicurazione fatta da un creditore sulla vita del suo debitore, fino al momento in cui il debito non sarà saldato, quella sui pericoli della peste o sui futuri introiti delle gabelle<sup>10</sup>.

## 2. *Le assicurazioni nell'età moderna, la dottrina giuridica e le prime compagnie genovesi*

La configurazione del contratto di assicurazione nella sua funzione economica e nei suoi risvolti giuridici non registra variazioni di rilievo fino al secolo XVIII. Al contrario del periodo medievale è la dottrina a mostrarsi più attiva, nel corso del processo di una più generale sistemazione di tutto il diritto commerciale: la prima monografia specifica è cinquecentesca ed è dovuta al portoghese Santerna, mentre, nello stesso secolo, significativi sono gli apporti giurisprudenziali della Rota civile genovese. Nel secolo successivo Sigismondo Scaccia, un romano che è stato giudice a Genova, e Carlo Targa, causidico attivo anch'egli nel capoluogo ligure, hanno offerto interessanti contributi. L'opera più importante è però quella di un altro genovese, Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, il quale, oltre ad aver consacrato all'assicurazione il primo dei suoi *Discursus legales de commercio*, torna più volte sull'argomento nel corso della sua carriera di giudice e di avvocato. Pur attenendosi allo schema della compravendita per l'inquadramento del contratto, Casaregi ne chiarisce acutamente le particolarità: in materia assicurativa bisogna attenersi strettamente alle parole del documento che *pro lege habenda sunt*, in quanto esprimono fedelmente la volontà delle parti; si tratta infatti di un contratto in cui si richiede *bona fides, non dolus nec fraus* e nel quale bisogna utilizzare *solum aequitas, quae est anima commercii*, largo spazio deve essere lasciato agli usi mercantili: «practicandus non est cum juris apicibus, et rigoribus, sed servandae sunt mercatorum consuetudines, eorumque styli ad publicam utilitatem recepti»; la conseguenza è la possibilità di limitare l'attuazione delle regole di stretto diritto, «et ex stylo vel consuetudine, aut praxi mercatorum assecurantium, et assecuratorum iste contractus solet explicari, licet contrarium de jure dicendum esset»<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> D. GIOFFRÉ, *Note sull'assicurazione e sugli assicuratori genovesi tra medioevo ed età moderna*, in *Mostra storica del documento assicurativo XIV-XVI secolo*, Genova 1969, pp. 11-37.

<sup>11</sup> V. PIERGIOVANNI, *Dottrina, divulgazione e pratica alle origini della scienza commercialistica. Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, appunti per una biografia*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica», IX/2 (1979), pp. 289-327 e specialmente 320-321.

La configurazione dell'assicurazione come contratto autonomo è opera soprattutto di autori come Emerigon e Baldasseroni, ed è parallela ad un profondo mutamento nella funzione dell'istituto. Nel secolo XVIII, come è stato osservato, da un punto di vista economico, alla fase del capitalismo commerciale patrimoniale subentrò quella del capitalismo commerciale anonimo<sup>12</sup>, mentre da un punto di vista giuridico il fiorire delle grandi compagnie e il collegamento quasi esclusivo del contratto con un'impresa collettiva, in grado di operare sopra un largo mercato e con calcoli sempre più esatti della entità dei rischi, conferì all'assicurazione quei connotati che l'hanno fatta definire ai nostri tempi contratto insieme d'impresa, di durata e soprattutto di massa<sup>13</sup>.

Nasce in questo periodo l'interessante fenomeno delle società mutue di assicurazione, che allargano la propria presenza anche per rischi estranei alla navigazione, legandosi, ad esempio, all'agricoltura, per gli incendi e la grandine. La codificazione coeva non recepisce queste innovazioni e regola il fenomeno ancora in dipendenza del traffico marittimo: gli altri rami ne utilizzano i principi per estensione analogica<sup>14</sup>.

## II. Politica, Economia ed assicurazioni a Genova nell'Ottocento

### 1. *Le vicende politiche ed economiche*

Favorevoli congiunture internazionali hanno consentito, dopo la guerra di successione spagnola, il permanere di stati territoriali di modeste dimensioni, politicamente autonomi, a cui una posizione di neutralità garantisce la sopravvivenza. L'atipicità di questi organismi rispetto agli stati nazionali ormai egemoni, si rileva maggiormente in Italia per Genova e Venezia, che conservano anche un ordinamento interno di tipo 'repubblicano'. I tempi della loro prevalenza sui mari sono ormai lontani: le rotte oceaniche non sono alla loro portata ed il Mediterraneo è sfuggito al loro controllo a causa dell'imporsi della potenza ottomana.

---

<sup>12</sup> F. ASSANTE, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento. Storia della Real Compagnia 1751-1802*, Napoli 1979, p. 61.

<sup>13</sup> G. CASSANDRO, *Assicurazione (storia)* cit., p. 420.

<sup>14</sup> L'ultimo aggiornato contributo sull'assicurazione nell'età moderna è di G.S. PENE VIDARI, *Il contratto d'assicurazione in età moderna*, in *L'assicurazione in Italia fino all'unità* cit., pp. 193-351.



Oligarchie sempre più ristrette governano lo stato attraverso un sistema costituzionale basato su rigidi controlli e sulla reciproca sfiducia. A Genova all'accrescersi della ricchezza di pochi, derivata dall'esercizio di attività finanziarie, fa riscontro il ristagno di attività tradizionali, quali l'industria serica, che avevano portato ricchezza e prosperità diffuse.

È ovvio che su tale realtà socio-economica cristallizzata e stagnante la rivoluzione francese abbia avuto effetti dirompenti, dando per la prima volta uno spazio politico alle forze borghesi ed alla parte più illuminata della nobiltà: le speranze di una vita autonoma e democratica, timidamente espresse nella costituzione del 1797, sono però brutalmente vanificate dalla decisione napoleonica di anettere la Liguria alla Francia. La momentanea restaurazione della repubblica aristocratica, nel 1814, per personale iniziativa dell'ammiraglio inglese Bentinck, che ha ripreso la città ai Francesi, non riesce a mutare la sorte della Liguria che le potenze vincitrici hanno deciso di aggregare al regno sabauda.

Una serie di garanzie autonomistiche non sono sufficienti a far accettare di buon grado ai Genovesi la nuova situazione: l'annessione ad uno stato tradizionalmente nemico e la reciproca diffidenza sono i corollari politici e psicologici di una situazione che ha il suo punto focale in una difficile integrazione economica. L'agricolo Piemonte, largamente protetto da barriere doganali, è chiamato a convivere con territori che per tradizione legano la propria prosperità a traffici e commerci internazionali.

A Genova nei primi anni dopo l'annessione tutti i settori economici, compreso quello assicurativo, sono colpiti da una grave crisi di fiducia e di investimenti che, solo dopo un decennio di cauta ma progressiva diminuzione delle barriere protezionistiche piemontesi, mostra segni di inversione e di ripresa. Dal 1826 al 1846 si registra un maggior volume di traffici, a cui si collegano l'accrescimento della flotta velica e l'aumento della stazza media: fondamentali al riguardo si rivelano l'apertura di nuove e più agevoli strade per attraversare l'Appennino e la progettazione e la posa in opera (l'inaugurazione avverrà nel 1854) della ferrovia Genova-Torino<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Per notizie e bibliografia su Genova nell'Ottocento si veda G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, I, *La rivoluzione industriale 1815-1900*, Genova 1980.

## 2. *La situazione del settore assicurativo prima dell'unità italiana: il concordato degli assicuratori del 1833*

La necessità di una politica nuova e diversa si sente anche in campo assicurativo: è stato notato come, in tale settore, «la eccessiva cautela e parsimonia degli imprenditori producesse gravi conseguenze e come tale comportamento si rivelasse in definitiva imprudente»<sup>16</sup>.

Non ha fortuna una interessante iniziativa, sorta nel 1833 e durata breve tempo, di dare vita ad un 'concordato degli assicuratori di Genova circa la riforma nelle stipulazioni delle sicurtà marittime', il cui scopo è di uniformare i rischi assunti e di proporzionarli ai premi pagati. I promotori dell'iniziativa rilevano che «l'avvilimento in cui sono caduti i premi fa sì che gli assicuratori non trovino nel loro introito mezzi bastanti a sostenere i sinistri»: l'invito agli associati è nel senso di un maggior rigore nella accettazione dei contratti, in quanto «la cautela nel contrarre, come allontana le probabilità del sinistro, così previene ancora le discussioni giudiziarie»<sup>17</sup>.

Pressapochismo e confusione dominano, infatti, il settore, e Cesare Parodi, trattatista di diritto commerciale e professore nell'Ateneo genovese, di qui parleremo in seguito, scrive delle società di assicurazione che

« se in questi ultimi tempi quelle di Genova non hanno avuto un felice risultato, ciò deve principalmente ascriversi al numero eccessivo delle medesime, alla tenuità dei premi dipendente dal troppo loro concorso, e mi sia permesso anche il dirlo alla poca avvedutezza di qualche direttore, non meno che all'affermata rinuncia a quasi tutte le eccezioni che tutelano in senso della legge l'interesse di ogni assicuratore dirimpetto alla facilità con cui può esso divenire la vittima dell'assicurato »<sup>18</sup>.

L'iniziativa del 'concordato degli assicuratori', come si è detto, non ha seguito, e negli anni successivi continuano a nascere ed a morire soprattutto società mutue ed a premio fisso. Dal 1847 al 1864 sorgono a Genova ben 59 società di assicurazione marittima, anonime o in accomandita, ma nel 1864 ne sopravvivono solo 39 che, una dozzina di anni dopo, sono ridotte a 23<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., p. 75 e sgg.

<sup>17</sup> G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., p. 209.

<sup>18</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale*, Genova 1854-1857, IV, p. 69.

<sup>19</sup> G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., pp. 210-211.

### 3. *Il Comitato delle compagnie di assicurazioni marittime e la fondazione del Registro Italiano*

La politica economica liberistica di Cavour e l'unificazione italiana in-  
teriscono, però, in questo quadro, germi di rinnovamento destinati alla lun-  
ga a produrre importanti cambiamenti, ed ancora una volta il primo passo  
verso una stretta coalizione di forze nel mondo economico genovese si ha  
in campo assicurativo: si costituisce, con statuto del 1863, un Comitato  
delle compagnie d'assicurazioni marittime di Genova, il quale

« in qualità di mandatario di tutte le compagnie genovesi, ha l'incarico di curare ogni  
possibile recupero di navi naufragate ed abbandonate e dei loro carichi; di accertare le  
avarie all'estero, in via privata e con la massima economia nelle spese; di partecipare alle  
associate ogni notizia che potesse risultare di specifico interesse nello svolgimento delle  
loro attività e di assisterle nelle loro vertenze »<sup>20</sup>.

Se a quanto detto si aggiunge un accordo sui premi e sulla uniformità  
delle clausole contrattuali, si può rilevare l'estremo interesse e la efficacia po-  
tenziale della nuova struttura associativa delle imprese assicuratrici genovesi.

Per completare il quadro è d'uopo ricordare che proprio nell'ambiente  
marittimo genovese è nata la proposta, divenuta operativa nel 1863, di un  
Registro Italiano che desse conto delle caratteristiche delle singole unità  
della flotta mercantile nazionale: non è quindi un caso che nei primi anni  
della sua vita il nuovo strumento sia gestito quasi monopolisticamente da  
Genovesi, soprattutto rappresentanti della Associazione di mutua assicura-  
zione, la più importante compagnia ligure<sup>21</sup>.

### 4. *La modernizzazione delle imprese assicuratrici: la fondazione nel 1872 della Società Italia*

Le società mutue e quelle a premio fisso rappresentano sempre più, in  
campo assicurativo, il passato: imprese di questo tipo non sono più in grado di  
garantire la copertura dei rischi di una flotta che, già verso il 1860, ha superato  
il valore di 65 milioni di lire e di un trasporto merci esportate dal valore annuo  
di circa 158 milioni. Le società a premio fisso diminuiscono, infatti, dal 1868  
al 1875 da 40 a 22, mentre le mutue, nel 1878, sono ridotte a quattro<sup>22</sup>. I tem-

---

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 260.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 263 e sgg.

<sup>22</sup> G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico* cit., pp. 153 e 301.

pi nuovi richiedono capitali cospicui da investire ed organizzazioni moderne, ed alla cautela degli operatori locali si sovrappone la decisa azione affiancatrice o addirittura sostitutiva di grandi compagnie straniere.

La prima e più importante di tali nuove iniziative è la costituzione, avvenuta nel 1872, della Società Italia, con un capitale di otto milioni di lire e con lo scopo di operare nei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. È stato osservato che

« la società si presenta subito come un ente capace di grandi operazioni: nel 1873, secondo anno di esercizio, ha già assicurato valori per oltre Lire Cinquecento milioni, con un premio di L. 3,1 milioni, e le sue azioni fruttano l'interesse del 10%; nel 1881, poi, le somme assicurate superano il miliardo di lire »<sup>23</sup>.

Capitali, dimensioni, obbiettivi sono ormai 'moderni', in gran parte simili alle compagnie che vediamo oggi abitualmente operare.

### III. La codificazione commerciale e la dottrina

#### 1. *L'utilizzazione in Piemonte del Codice di commercio napoleonico*

Si è già avuto occasione di accennare alla prevalenza in Italia, in campo commerciale, dei modelli dottrinali e normativi francesi. Oltre che dalle armate napoleoniche buona parte dell'Europa occidentale è invasa anche dalla codificazione transalpina, ed il Codice di commercio si impone senza difficoltà in quasi tutta l'Italia.

L'opera, a cui ha collaborato anche il genovese Luigi Corvetto, non ha certo le caratteristiche innovative e le connotazioni sociali ed economiche di monumento alla vittoria della borghesia tipiche del *Code civil*. Il codice di commercio è in gran parte la riproposizione delle antiche ordinanze francesi

---

<sup>23</sup> *Ibidem*, pp. 301-302, ove si ricorda che non sono gli armatori o i gruppi commerciali e finanziari liguri i protagonisti di questa impresa. Tra i fondatori i soli armatori presenti sono Giuseppe Pignone e Rocco Piaggio, mentre si segnalano la « Compagnia di Assicurazioni Generali Elvezia » di S. Gallo; le banche « Credito Mobiliare », « Banca Internazionale di Genova », « Bartolomeo Parodi e F. », « G. Cataldi e C. »; i finanziari Domenico e Giuseppe Balduino e il senatore Carlo Bombirini; i commercianti genovesi Antonio Rossi e Francesco Oneto, A. Croce; le ditte commerciali con capitale straniero « F. Gruber e C. », « E. Mylius e C. »; la ditta milanese « C.F. Brot »; il banchiere napoletano D. Vonwiller di origine svizzera; la industria tessile « Schlapfer Wenner e C. » di Salerno.

del periodo di Luigi XIV e del suo ministro Colbert, anche se la caduta del sistema corporativo tende a porre al centro del sistema l'esercizio abituale di atti di commercio e non più la figura del commerciante<sup>24</sup>. Il Codice commerciale del Regno di Sardegna non è molto più che una trasposizione in italiano del testo francese, e dallo stesso non molto si discosta il successivo codice del 1865<sup>25</sup>.

Seguendo la tradizione francese delle Ordinanze commerciale e marittima, pertanto, le assicurazioni restano regolate ancora e soprattutto come un fenomeno collegato al commercio di mare, non facendo quindi conto delle novità emerse nella pratica di quegli anni, che ha visto uno sviluppo progressivo di altri rami: per questi valgono per analogia i principi base dell'istituto secondo la ormai secolare tradizione di collegamento ai traffici del mare. All'autonomia del settore assicurativo non contribuisce certo la legislazione piemontese, pressoché inesistente, e neppure la dottrina giuridica della prima metà dell'Ottocento, dominata dai principi e dai metodi degli autori e della giurisprudenza francesi.

## 2. *La dottrina commercialistica genovese*

### a) Gaetano Marré

In un panorama di generale modestia della commercialistica italiana, e piemontese in particolare, Genova si segnala per due autori, Gaetano Marré e Cesare Parodi, ognuno, per motivi diversi, degno di menzione. Sono stati entrambi professori di diritto commerciale nell'Ateneo locale, rispettivamente nel primo e nel secondo quarto del secolo XIX, e le loro opere rispecchiano le diverse personalità e gli ambienti differenti in cui operano.

Gaetano Marré è uomo culturalmente legato al Settecento ed alla tradizione del diritto comune, ed ha accettato con entusiasmo e partecipato direttamente a tutte le vicende genovesi della rivoluzione francese. La sua carriera è divisa fra la letteratura ed il diritto, avendo egli, prima di ottenere la carica di professore di diritto commerciale nel 1818, insegnato lettere francesi.

---

<sup>24</sup> L. BERLINGUER, *Sui progetti di Codice di Commercio del Regno d'Italia (1807-1808)*, Milano 1970, p. 17 e sgg.

<sup>25</sup> G.S. PENE VIDARI, *Il contratto d'assicurazione* cit., pp. 307-313; A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa* cit., pp. 63-73.

Ha scritto opere di commento e di difesa delle tragedie alfieriane, un poemetto ispirato al *Candide* di Voltaire e numerosi interventi politici nei giornali «Difensore della libertà» e «Lo Scrutatore». Tra i suoi studenti nella Facoltà di Legge figura anche Giuseppe Mazzini<sup>26</sup>.

Uomo politico, letterato, polemista conquistato dalle nuove idee, trasferisce anche nel suo 'Corso di diritto commerciale'<sup>27</sup>, dettato durante la Restaurazione, oltre che il gusto per le citazioni letterarie (soprattutto della classicità latina), la accettazione pressoché costante delle soluzioni del legislatore francese. Sono frequentissimi i richiami ai testi normativi, alla dottrina francese, anche anteriore alla codificazione, e alle massime giurisprudenziali delle corti transalpine. A questo è da aggiungere la memoria delle opere classiche della commercialistica del diritto comune, con in testa Casareggi, e si comprende come l'esperienza codificatoria non abbia modificato molto le sue caratteristiche culturali di uomo del Settecento.

A tali sentimenti e comportamenti nei confronti del passato, egli contrappone quasi un tacito rifiuto della situazione politica e giuridica presente nel momento in cui scrive, rappresentata dalla dominazione piemontese. Le uniche concessioni al nuovo regime sono un paio di frettolose citazioni delle Costituzioni piemontesi settecentesche, ancora vigenti, in tema di tenuta dei libri di commercio, e qualche breve cenno al Regolamento giudiziario per Genova, in tema di competenza dei Tribunali di Commercio e del Senato<sup>28</sup>.

Un atteggiamento, come si vede, completamente conseguente alle esperienze politiche e culturali della sua vita e della sua città, che lo spinge, però, ad assumere, se necessario, sdegnosi accenti di sciovinismo antifrancese. Come accade, ad esempio, esponendo i problemi del contratto di assicurazione, in tema di conoscenza del rischio. Il Marré afferma che è giusto che l'assicuratore conosca con esattezza l'entità del rischio che si accolla, ed è

---

<sup>26</sup> L. RAVA, *Gaetano Marré (1772-1845) «Politico, letterato, giurista» e il suo trattato di diritto commerciale*, in *Studi di diritto commerciale in onore di Cesare Vivante*, II, Roma 1931, pp. 113-124; L. ISNARDI - E. CELESIA, *Storia dell'Università di Genova*, II, Genova 1867, pp. 187, 264, 279; V. VITALE, *Breviario della storia di Genova*, II, Genova 1955, pp. 201-202.

<sup>27</sup> G. MARRÉ, *Corso di diritto commerciale*, Genova 1822/23 e poi Firenze 1838 (quest'ultima è l'edizione da noi utilizzata). L'autore ricorda nell'«avviso» ai lettori che il corso «dalla lingua latina in cui dai R. Regolamenti mi era prescritto di scriverlo, ho creduto opportuno di trasportarlo in lingua italiana per maggior comodo dei giovani destinati al commercio cui la lingua latina suol essere meno familiare che agli studenti di legge».

<sup>28</sup> *Ibidem*, pp. 30, 33, 378.

obbligo dell'assicurato metterlo a parte di tutte le circostanze rilevanti, a pena di nullità del contratto, secondo il dettato dell'art. 348 del codice commerciale francese. In conseguenza di tale premessa, in polemica con il giurista francese Vincens, egli non approva una pronuncia della Corte di Bordeaux secondo cui è valido il contratto di assicurazione su una nave, naufragata in seguito a tempesta, per la quale si era omessa, prima della partenza, la visita dello scafo per verificarne le condizioni di navigabilità. Il tribunale non prende in considerazione il mancato controllo, dal momento che le vicende del naufragio non hanno alcun collegamento con lo stato della nave al momento della partenza. Il Vincens approva invece la decisione, ed insinua che la disposizione dell'art. 348 del Codice «è venuta dall'Italia, ove gli assicuratori brillano più qualche volta per la sottigliezza degli argomenti, che per la buona fede nell'adempimento delle obbligazioni».

Tanto basta per muovere lo sdegno del Marré e per coinvolgere nella diatriba, oltre al suo antagonista, l'intera Francia. Il genovese risponde che «questa meschina ingiuria lanciata a capriccio contro gli Italiani ricade sull'autor suo»; l'indignazione è aumentata dalla circostanza che

«l'articolo fu giustificato al Corpo Legislativo Francese da un Italiano che onorò Genova sua patria, l'Italia, e la stessa Francia, e di cui fu ammirata la rara integrità e rettitudine, quanto l'ingegno e il sapere, ma il Consigliere di Stato Corvetto non fu che l'Oratore e l'organo del governo; non aveva egli ricavato quell'articolo ne dagli Statuti di Genova, ne da altro fonte italiano, ma lo avea ricevuto dal Consiglio di Stato cui gli estensori del Codice lo avevano proposto, ed avevano dichiarato che sebbene fosse nuovo per se medesimo, pure non doveva considerarsi come un'aggiunta all'Ordinanza del 1681 ma piuttosto come il Sommario de principi che all'Ordinanza erano stati consacrati. Fu approvato questo articolo, perché l'esperienza avea dimostrato che ... potevano prevenirsi le speciose dispute di cui si era inteso qualche volta il rimbombo nelle sale dei Tribunali di Commercio. E dunque nata in Francia, non venuta d'Italia la disposizione dell'art. 348, e fu provocata dalla mira di prevenire le sottigliezze degli argomenti degli assicuratori di mala fede, non Italiani certamente, ma Francesi ... »<sup>29</sup>.

Le argomentazioni sono convincenti, il richiamo all'Ordinanza ed ai lavori preparatori del Codice dottrinarmente interessanti, ma quello che maggiormente colpisce è certo il temperamento del vecchio professore genovese.

## b) Cesare Parodi

Ben diversa è la personalità umana e scientifica di Cesare Parodi, anch'egli dal 1827 professore a Genova ed autore di *Lezioni di diritto com-*

---

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 300.

*merciale*, opera in quattro volumi, stampata a Genova dal 1854 al 1857, la cui ultima parte è quasi completamente dedicata alle assicurazioni<sup>30</sup>.

È cambiato il clima politico in cui egli si trova ad operare, in una città che ancora non ha trovato, nel regno piemontese, una sua precisa ed efficace funzione economica. I rapporti con Torino sono difficili, e lo stesso Ateneo genovese è posto in secondo piano rispetto a quello della capitale: si creano malumori e frustrazioni che lo stesso Parodi ricorda, affermando che l'Università di Genova « sebbene osteggiata per puro spirito di centralismo da taluni della capitale ha per altro sempre dato degli ottimi allievi, ed è sempre stata coronata da professori genovesi, che colla loro dottrina hanno eminentemente corrisposto ai doveri dell'onorevole loro ministero »<sup>31</sup>.

Le lezioni di Parodi non hanno la vivacità e la ricchezza di citazioni dell'opera di Marré, ma non è improbabile che tali carenze siano frutto non già di scarsa cultura personale, quanto piuttosto di una precisa opzione metodologica. Il riferimento continuo, quasi ossessivo, al testo del codice, la sua spiegazione puntuale e letterale sorretta solo nei casi dubbi dalla giurisprudenza e da scarsa dottrina francese successiva alla emanazione dello stesso, oltre ad evidenziare il carattere didattico dell'opera, collegano l'autore ai seguaci della scuola dell'Esegesi, fiorente in questo periodo in Francia e che fonda proprio sui presupposti sopra indicati i propri criteri di ermeneutica<sup>32</sup>.

Nello stesso tempo egli non rinnega le peculiarità del diritto mercantile, è conscio dell'apporto della giurisprudenza in materia<sup>33</sup> ed intende mantenere o addirittura accrescere il contributo dei pratici: per tale ragione, ad esempio, afferma che « io loderei sempre quell'ottimo divisamente ch'erasi fra noi adottato nel 1798, quando per le cause commerciali siedevano nel Magistrati di Appello anche dei Giudici commercianti »<sup>34</sup>.

Il punto fermo rimane però la norma codificata, come il Parodi stesso ribadisce alla fine del primo volume, ridimensionando il ruolo dell'equità:

---

<sup>30</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale* cit.

<sup>31</sup> *Ibidem*, IV, p. 321.

<sup>32</sup> G. TARELLO, voce *Scuola dell'Esegesi*, in *Novissimo Digesto Italiano*, Torino 1969, pp. 1-16 dell'estratto.

<sup>33</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale* cit., I, p. 13.

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 65.



« Ho scritto finora, come ognuno vede, un semplice corso di Lezioni adattate all'istruzione dei giovani che appartengono alla facoltà legale, onde pervenuti alla magistratura di una città commerciante non compromettano le fortune dei negozianti coll'ignoranza di quei principii che regolano la decisione delle loro controversie, esortandoli nello stesso tempo a persuadersi che non bastano a ben deciderle l'equità ed il buon senso, mentre quest'ultimo varia a seconda delle capacità individuali, e l'equità non fondata sulla cognizione della legge addivene ben di sovente, al dire di Doumulin e Dagessau, il vero flagello della Giustizia »<sup>35</sup>.

Un ultimo elemento per meglio comprendere le opzioni metodologiche del Parodi si ricava ancora da una peculiarità delle sue *Lezioni*, cioè la mancanza di una introduzione storica. Si tratta di una carenza abbastanza singolare per la trattatistica dell'epoca, e per la commercialistica in particolare che ha mantenuto tale consuetudine fino ai nostri giorni. Il Parodi afferma che per il diritto mercantile marittimo la storia dei testi consuetudinari e legislativi è troppo nota perché valga la pena di ripeterla. Più interessante è la spiegazione per la mancanza di una esposizione storica del commercio terrestre: a suo parere « ... noi non troviamo prima delle ordinanze di Francia e dei Codici attuali, sennonché delle leggi particolari ad alcune materie, che erano prima regolate da quegli usi e da quelle consuetudini che sono, a così dire, la culla delle attuali legislazioni »<sup>36</sup>. La scelta codicentrica è quindi esplicita e la funzione della dottrina e della normativa precedente esclusivamente ancillare.

Non manca certo l'apprezzamento e la citazione, quasi di maniera, del diritto romano, ma non è un caso che la sua utilizzazione migliore sia considerata quella che passa attraverso la risistemazione del francese Pothier:

« ... ho citato ben di sovente le leggi romane, perché le ho credute opportune a precisare le disposizioni del nostro Codice. So che vi sono dei giudici che riguardano le predette leggi come viete ed inutili, ma so altresì che un tale giudizio non si addice ad un vero giureconsulto, e vivo nello stesso tempo persuaso che senza il diritto romano coordinato in Francia dal celebre Sig. Pothier, o non si avrebbero fors'ancora, o sarebbero al certo meno buoni, ed anche peggio interpretati i Codici che attualmente ci governano »<sup>37</sup>.

Gli esempi più interessanti del metodo del Parodi e del suo rigore nell'attuarlo sono proprio nella materia assicurativa, sulla quale egli si dilunga con grande competenza.

---

<sup>35</sup> *Ibidem*, p. 287.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 8.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 209.

Si discuteva, ad esempio, in tema di forma del contratto, se uniformarsi alla elasticità del codice francese e della tradizione giurisprudenziale ad esso legata, che richiedeva lo scritto senza aggiungere la sanzione di nullità, o seguire piuttosto la traccia del codice piemontese che esplicitamente annulla il patto assicurativo. Il Parodi non ha dubbi in proposito:

« ... ciò importa come ognuno vede una differenza essenziale fra le due legislazioni mentre a termini dell'ordinanza, e del Codice Francese la scrittura poteva riguardarsi, e si riguardava infatti come semplicemente richiesta *ad probationem*, ed invece dietro l'articolo 362 del nostro Codice, la scrittura ordinata a pena di nullità deve necessariamente riguardarsi come voluta dalla legge *ad substantiam et perfectionem contractus* »<sup>38</sup>.

Un altro esempio di fedeltà alla lettera del Codice, ma anche di scarsa elasticità interpretativa, si ha a proposito del dibattuto problema della liceità dell'assicurazione sulla vita. Malgrado il divieto dell'*Ordonnance* colbertina e il silenzio del codice francese, la pratica e la dottrina tendevano largamente ad ammetterla anche in Italia. Parodi, però, non è d'accordo:

« io la credo in ultima analisi inammissibile nell'assicurazione marittima dirimetto al tenore dell'art. 364, il quale richiede per la di lei validità che la cosa assicurata sia apprezzabile per se stessa a stima di denaro onde la somma che si assicura corrisponda al di lei vero valore. Ora chi ignora il principio scritto anche nelle leggi romane – *liberum corpus estimationem non recipit* – e chi non vede per conseguenza che il disposto dell'art. 364 importa implicitamente quella stessa proibizione che nell'ordinanza del 1681 era letterale, ed esplicita? »<sup>39</sup>.

Ancora interessanti sono le critiche rivolte agli operatori ed alla pratica assicurativa della sua epoca, non sempre seria e rigorosa. La censura contro gli assicuratori diventa pesante quando Parodi tratta delle clausole speciali solite ad apporsi nella polizza di assicurazione. Egli osserva che

« modernamente il bisogno di procurarsi dei premi originato dal concorso di un numero eccessivo di compagnie assicuratrici ha dato luogo alla stipulazione di varie altre clausole, le quali mentre non convengono ai veri interessi degli assicuratori ripugnano nello stesso tempo in gran parte all'essenza del contratto, e sono queste le clausole colle quali si assicurano per atto di buona fede gli utili sperati delle mercanzie, si stipula l'assicurazione di un commissionario colla clausola, con ordine o senza, si rinuncia alla visita del bastimento dichiarando di conoscerne il buon stato, e si pattuisce per ultimo che in caso di sinistro, l'assicurato non sarà tenuto per il di lui pagamento se non che ad esibire la polizza di assi-

---

<sup>38</sup> *Ibidem*, IV, pp. 143-144.

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 7.

curazione, e la prova del sinistro da lui allegato. Con queste convenzioni gli assicuratori si rendono molte volte la vittima dei loro assicurati, ed io non mi trattengo lungamente sulle medesime perché sono ben semplici le teorie che le riguardano »<sup>40</sup>.

#### IV. La giurisprudenza del Senato

##### 1. *Il Senato di Genova dall'età moderna al 1814*

La denominazione 'Senato' data al massimo organo giurisdizionale dello stato non appartiene alla tradizione genovese, ed è stato imposto dai piemontesi dopo lo smantellamento dell'ordinamento francese basato sulle Corti di Cassazione.

Per i genovesi il nome 'Senato' risvegliava ben altri ricordi, legati ad un non lontano passato di stato sovrano. Nel sistema costituzionale della repubblica di Genova la magistratura a cui la prassi ha quasi imposto il nome 'Senato', sostituendolo a quello di 'Collegio dei Governatori' previsto nei testi legislativi, forma insieme al doge il massimo organo di governo dello stato<sup>41</sup>.

Esso è il *principalis rector et supremus iudex*, detentore quindi di una somma di poteri che spaziano dal campo politico a quello legislativo e giurisdizionale. Pur inserito in un contesto che attraverso la rotazione delle cariche, la loro breve durata ed il sindacamento successivo cerca di rendere il governo dello stato il più possibile collegiale, il Senato mantiene sempre una preminenza ed un rilievo maggiore rispetto alle altre magistrature. Sono state ricostruite le fasi di gravi contrasti, soprattutto con i Supremi Sindacatori e la Rota criminale, seguiti ai tentativi del Senato di concentrare nelle proprie mani una somma di poteri sempre maggiori<sup>42</sup>, e solo la caduta della repubblica riuscì ad infrangere questa tradizione di potenza.

È singolare che nelle fasi preparatorie del Congresso di Vienna, dopo l'effimera restaurazione della repubblica aristocratica voluta dall'ammiraglio inglese Bentinck, i Genovesi chiedano alle potenze vincitrici di Napoleone di mantenere un Senato autonomo, espressione ancora delle forze politiche locali:

---

<sup>40</sup> *Ibidem*, pp. 186-187.

<sup>41</sup> V. PIERGIOVANNI, *Il Senato della Repubblica di Genova nella 'riforma' di Andrea Doria*, in « Annali della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Genova », IV (1965), pp. 230-275.

<sup>42</sup> R. SAVELLI, *Potere e giustizia. Documenti per la storia della rota criminale a Genova alla fine del '500*, in « Materiali per una storia della cultura giuridica », V (1955), pp. 33-66.

esso doveva essere elettivo, avere poteri sia in campo politico che giurisdizionale, con possibilità di avocazione delle cause pendenti di fronte ai magistrati minori; se questa soluzione non fosse stata praticabile, ci si accontentava di un organo con lo stesso nome e con funzioni esclusivamente legislative. La proposta naturalmente non è accettata e, come si è detto, la gloriosa denominazione di ‘Senato’ passa, secondo la tradizione piemontese, al massimo organo giurisdizionale in sede locale<sup>43</sup>.

## 2. *Il Regolamento giudiziario per il Ducato di Genova ed i compiti giurisdizionali del Senato*

L’istituzione di un Magistrato supremo con le stesse prerogative dei Senati di Torino, Savoia e Nizza e il mantenimento di un Tribunale di Commercio sono gli unici privilegi che Genova riesce ad ottenere dal Congresso di Vienna. I sovrani sabaudi tengono fede, almeno formalmente, agli impegni internazionalmente assunti, e il 13 maggio 1815 emanano un Regolamento per il Ducato di Genova<sup>44</sup>. Esso consta di due libri, uno per la materia civile e l’altro per quella criminale, mentre per il diritto commerciale, sostanziale e processuale, viene lasciato in vita il sistema francese.

L’istituzione, la composizione ed il funzionamento del Senato sono previsti nel primo libro del Regolamento e rivelano, al pari delle altre disposizioni, le reali intenzioni della Corte sabauda, finalizzate ad una ‘piemontesizzazione’ dei territori acquisiti attraverso la sostanziale estensione del sistema amministrativo e giurisdizionale vigente nei territori subalpini. Il Regolamento riproduce infatti, spesso letteralmente, le disposizioni delle Costituzioni piemontesi settecentesche rimesse in vigore con la restaurazione.

La ‘giurisdizione superiore’, cioè la cognizione in ultima istanza delle cause già decise dalle corti inferiori, è il compito ordinario del Senato; esistono però eccezioni al divieto di portare cause in prima istanza di fronte ad esso, in quanto l’art. 6, capo I, titolo III Del Senato, recita testualmente che « Non riceverà in prima istanza veruna altra causa, salvo che si tratti di oggetto, che ecceda la somma, od il valore di lire duemila, e per li dipartimenti, nei quali sono stabiliti consigli di giustizia, salvo ecceda il valore di lire cinquemila ».

---

<sup>43</sup> V. VITALE, *Breviario cit.*, I, p. 544.

<sup>44</sup> *Regolamento di S.M. per le materie civili e criminali nel Ducato di Genova*, Genova 1815.

Una competenza ulteriore del Senato, caratteristica per i riferimenti che si colgono alla giustizia del re tipica degli stati assoluti, è la così detta 'cognizione privativa'. In primo luogo essa si esercita « sopra tutte le cause, che riguardano la nostra sovranità, e giurisdizione, diritti, e regalie della medesima »<sup>45</sup>. Gli echi del passato si colgono anche nell'articolo seguente, secondo cui « Apparterranno pure al Senato le liti, che insorgeranno fra i privati nelle materie feudali, e regali, eccettuatene però quelle, che sono riservate alla cognizione della camera ».

La competenza 'privativa' si estende alle controversie tra le comunità per questioni di acque; alle estradizioni, alle controversie ecclesiastiche d'oggetto temporale, ma soprattutto a quelle che hanno come parte dignitari e magistrati: i più alti in grado hanno diritto al giudizio senatoriale, siano attori o convenuti; quelli di livello più basso solo se convenuti ma con la facoltà, comunque, di chiedere al Senato l'avocazione della causa. Rimane infine l'ultimo e più pregnante potere che spetta al Senato di Genova, come agli altri organi del suo rango, cioè l'interinazione degli atti regi sia di grazia che di giustizia; è l'unica residua prerogativa dei parlamenti medievali sopravvissuta durante il periodo assolutistico.

Nell'ambito della giurisdizione ordinaria del Senato sono comprese anche le pronunce d'appello per le sentenze emesse in prima istanza dal Tribunale di Commercio. Come si è detto questi organi giudicanti sono stati conservati a Genova per espressa disposizione delle potenze vincitrici al Congresso di Vienna, ed hanno mantenuto le caratteristiche proprie del periodo francese. La loro struttura, che prevede giudici commercianti, viene posta in discussione durante la formazione del nuovo Codice di commercio sabauda. Di fronte ai tentativi di snaturarne le caratteristiche, proponendo ad essi giudici tecnici, sono proprio il Senato e la Camera di commercio di Genova che ne difendono la tradizionale composizione, ricordandone il buon funzionamento e lo scarso numero di sentenze riformate: in sei anni, su oltre ottomila sentenze, solo novantotto sono state appellate e, fra queste, solo ventisei sono quelle modificate<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> *Ibidem*, Tit. III Del Senato, capo primo, art. 1.

<sup>46</sup> G.S. PENE VIDARI, *Tribunali di commercio e codificazione commerciale carlo-albertina*, in « Rivista di storia del diritto italiano », XLIV-XLV (1971-1972), p. 67.

### 3. *La giurisprudenza del Senato di Genova e le assicurazioni*

Ancor meno conosciuto del contributo che la dottrina genovese ha dato al diritto commerciale, e delle assicurazioni in particolare, è l'apporto della giurisprudenza. Molto, invece, hanno da dire le sentenze dei tribunali che finivano per giudicare le più importanti controversie in materia marittima e mercantile dello stato piemontese: il loro esame può essere di estremo interesse, anche dottrinale, ai fini della valutazione dell'incidenza concreta dei modelli legislativi francesi nella realtà italiana.

La conoscenza di questa fonte è facilitata dall'esistenza di una raccolta delle pronunce del Senato genovese dal 1815 al 1846, pubblicata a Genova a cura di Francesco Magioncalda, Luigi Casanova e Nicolò Gervasoni dal 1826 in poi<sup>47</sup>.

I meriti della pubblicazione sono stati riconosciuti, anche se con non velate punte di astio, da un contemporaneo raccoglitore di sentenze del regno sardo, il quale la qualifica «un tentativo locale, che cercò ... di far concordare il diritto pratico ligure con quello di Francia e con quello del resto dello Stato»<sup>48</sup>. Altro fattore distintivo della giurisprudenza genovese sono le motivazioni delle sentenze, che gli altri tribunali piemontesi hanno l'obbligo di predisporre solo dopo una legge del 1838<sup>49</sup>.

Delle controversie che sono state portate alla cognizione del Senato in grado di appello e che hanno per oggetto problemi assicurativi, ne abbiamo selezionate alcune, che a noi sono parse particolarmente interessanti per la possibilità che offrono di ricostruire il mondo marittimo, ancora legato alla navigazione a vela, e l'ambiente cittadino ad esso collegato. Sono problemi che da un punto di vista tecnico sono tradizionali nelle controversie assicurative, ed alcuni di essi, pur con le necessarie distinzioni e proporzioni, sono ancora attuali.

---

<sup>47</sup> « *Giurisprudenza dell'Ecc.mo R. Senato di Genova* » ossia collezione delle sentenze pronunciate dal R. Senato di Genova sopra i punti più importanti di diritto civile e commerciale, e di procedura, compilata dagli avvocati Francesco Magioncalda, Luigi Casanova, Niccolò Gervasoni, Genova 1826 e seguenti.

<sup>48</sup> La citazione del Bettini, raccoglitore della *Giurisprudenza degli Stati Sardi*, è in F. ROSELLI, *Il sillogismo giudiziale nella giurisprudenza italiana dell'Ottocento*, in « *Politica del diritto* », XI (1980), p. 682.

<sup>49</sup> *Ibidem*, pp. 639-640.

## V. Commento alla selezione di sentenze del Senato di Genova in materia assicurativa

### 1. L'art. 350 del 'Code de commerce': i rischi dell'assicuratore

Uno degli elementi più costantemente uniformi nella storia delle assicurazioni marittime è certo il complesso dei rischi coperti dal contratto: le generiche espressioni delle prime polizze nei secoli successivi non riceveranno altro che specificazioni e puntualizzazioni. Un antico contratto pisano del 1379 afferma che gli assicuratori

« chorono ... ogni rischio e pericolo e fortuna che potesse intervenire per niuno modo e chagione; tutti i pericholi, rischi e fortuna portano che e' chorono gl'assicuratori detti, sopra di loro, insino a tanto che la detta roba una volta sia ischaricha ... »<sup>50</sup>.

Più specifica, ma non diversa nella sostanza, è, quasi due secoli dopo (nel 1523), la polizza comunale fiorentina:

« correndo sempre rischio detti Assicuratori in sulla detta mercanzia d'ogni caso di mare, di fuoco, di getto di mare, di rappresaglia, di ruberia, di amici, di Dio e di mare e di gente e d'ogni chaso e disastro e fortuna di nemici, et d'ogni altro caso, pericolo, fortuna, disastro, impedimento, caso sinistro, ancorché non si potesse immaginare, o pensare che intervenisse, o fusse intervenuto a dette robe, di baratteria di Padrone, salvo di stive, o Dogana tutti li corrono, e tutti li portano detti rischi li detti Assicuratori sopra di loro »<sup>51</sup>.

Sono, in sostanza, gli stessi rischi accettati dalla tradizione francese della 'Ordonnance de la marine', passata pressoché integralmente nel *Code de commerce* napoleonico e nel Codice sardo, l'uno e l'altro successivamente utilizzati nelle decisioni del Senato di Genova. L'art. 350 del *Code de Commerce* recita testualmente:

« Sono a rischio degli assicuratori tutte le perdite, e danni, che accadono agli oggetti assicurati, per burrasca, naufraggio, incagliamento, abbordo fortuito, cambiamenti forzati di rotta, di viaggio, o di bastimento, per getto, incendio, preda, ruberia, arresto per ordine di potenza, dichiarazione di guerra, rappresaglia, e generalmente per qualunque altra fortuna di mare ».

---

<sup>50</sup> E. SPAGNESI, *Aspetti dell'assicurazione medievale* cit., p. 146.

<sup>51</sup> G.S. PENE VIDARI, *Il contratto d'assicurazione* cit., p. 261.

La novità per la prassi di taluni stati italiani, ma non per Genova, è l'esclusione, con l'art. 353, della baratteria di padrone<sup>52</sup>.

Le differenze dei tre testi, come si vede, sono minime, e tale tradizione secolare giunge fino a noi poiché, secondo l'art. 521 del Codice della navigazione attualmente vigente, sono rischi della navigazione « la tempesta, il naufragio, l'investimento, l'urto, il getto, l'esplosione, l'incendio, la pirateria, il saccheggio ». Le novità non sono numerose, anche se è significativo che siano scomparsi dalla copertura standard i rischi legati alla guerra ed ai provvedimenti di autorità<sup>53</sup>.

La suggestione e l'interesse della secolare persistenza di tali elementi nel contratto di assicurazione, ci hanno indotto a esaminare una serie di sentenze emanate dal Senato genovese nella prima metà dell'Ottocento proprio seguendo, nei limiti in cui la casistica esistente lo ha consentito, la falsariga dei rischi previsti dall'art. 350 del *Code de commerce*. Le uniche eccezioni sono costituite dalla prima e dall'ultima sentenza: la prima, contenendo alcune osservazioni sulle assicurazioni e sulle avarie, ha un interesse più generale; l'ultima, che ha come parte la Società Italia, concerne un problema legato ai nuovi tempi che vedono lo sviluppo della navigazione a vapore.

Il quadro che emerge dal complesso delle sentenze esaminate ci è apparso significativo per accostarsi, oltre che ai più interessanti problemi tecnico-giuridici, anche alle vicende umane di navigatori che, in condizioni difficili e talora proibitive, affidavano alle vele ed alla buona ventura le proprie sostanze e, spesso, anche la vita.

## 2. *Assicurazione e avaria: l'equità dei giudici commercianti e il rigor di legge di quelli tecnici*

Un interessante confronto sui diversi metri di giudizio applicati dal Tribunale di Commercio e dal Senato, composto il primo da mercanti ed il secondo da giuristi tecnici, è offerto da una sentenza del 31 luglio 1828<sup>54</sup>. Oltre che nella differente valutazione del punto di diritto tra i due collegi, l'importanza del testo risiede anche nel parere, dotto e circostanziato, dell'Ufficio dell'Avvocato Generale, che svolge valutazioni complessive sull'assicura-

---

<sup>52</sup> *Ibidem*, pp. 264 e 336.

<sup>53</sup> S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano 1981<sup>2</sup>, p. 95.

<sup>54</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Seconda Serie, IV (1828), pp. 151-163.



zione, la sua funzione economica ed i rapporti fra i comportamenti di buona fede ed i principi legali. Si tende, da parte dell'Avvocato Generale e del Senato, a dare spazio, anche nel campo commerciale, a regole giuridiche, quali il rispetto dei termini e le decadenze, che spesso la pratica è portata, per consuetudine, a disattendere.

L'origine della controversia è l'avaria sofferta da un carico di cacao, assicurato a Genova, durante il tratto da Bordeaux a Marsiglia di un viaggio verso il capoluogo ligure. Giunto a Marsiglia, il capitano fa il suo consolato, i consegnatari le protestazioni nei suoi confronti, e l'avaria viene definita amichevolmente. Alla richiesta di rimborso gli assicuratori si oppongono, eccependo che la domanda non è ricevibile per difetto della protesta al capitano entro 24 ore dalla notizia del fatto, prescritta dall'art. 435 del Codice di Commercio, e della domanda giudiziale, entro il mese successivo, prevista dall'art. 436<sup>55</sup>. Gli assicurati obiettano che, anche senza le dovute forme, le proteste al capitano sono avvenute, e che l'autorizzazione degli assicuratori al regolamento amichevole dell'avaria significa rinuncia al procedimento giudiziale. Il Tribunale di Commercio, dichiarando inapplicabili gli articoli 435 e 436, accetta in pieno queste ultime tesi, badando quindi, più che al rispetto della lettera del Codice, alla essenzialità dei fatti.

La causa è portata in appello davanti al Senato, il quale, prima di decidere, richiede all'«*Officio dell'Avvocato Generale*» il conforto di un parere. La parte iniziale di questo è di grande apertura verso la sostanza dei comportamenti piuttosto che verso gli stretti rigori formali della legge: si ricordano i benefici effetti dell'istituto sui commerci e gli investimenti, la necessità di prevenire i cavilli e di smascherare gli inganni e si afferma che le circostanze del caso son di natura siffatta che la buona fede non permette l'applicazione severa dei principi che derivano dalle leggi. Sembrerebbe vinta per gli assicurati, con la speranza della conferma della sentenza di primo grado, ma le ferree regole della applicazione letterale della legge vengono a smentire le premesse. Certo le proteste sono state fatte al capitano e non

---

<sup>55</sup> Art. 435, « Non è ammissibile: qualunque azione contro il Capitano e gli assicuratori, per danno accaduto alla merce, se questa è stata ricevuta senza protesto; qualunque azione contro il noleggiatore, per avaria, se il Capitano ha rimesso le merci, e ricevuto il suo nolito senza aver protestato; qualunque azione per risarcimento di danni cagionati dall'abbordo in un luogo, in cui il Capitano ha potuto agire, se egli non ha fatto alcun richiamo ». Art. 436, « Queste proteste e questi richiami sono nulli, se non sono fatti, e significati fra le ventiquattr'ore, e se fra il mese susseguente la loro data non vi è seguita domanda giudiziale ».

agli assicuratori, ma per questi ultimi non c'era l'obbligo legale; scatta però, ineluttabile, il combinato disposto dei due articoli: la domanda giudiziale, mancante o ritardata, rende nulla la protesta sulla merce danneggiata correttamente presentata e fa dichiarare inammissibile la domanda dell'assicurato. Il Senato nella sua successiva decisione si attiene sostanzialmente al sopra ricordato parere, favorendo un rigore formale che sembra realmente eccessivo.

Molto più vicino alle ragioni dell'equità si colloca, invece, per questi casi, il Parodi, secondo il quale

« l'eccezione d'inammissibilità chiamata dai francesi *fin de non recevoir*, dipendente dalla mancanza della protesta, e dal difetto della successiva domanda giudiziale procede a senso sempre dei Tribunali anche quando le mercanzie sieno state ricevute all'estero dal consegnatario dell'assicurato, essa non ha però luogo se non che nel caso di un ricevimento reale in forza di cui l'assicurato potesse conoscere lo stato dell'avaria, ed è anche esclusa secondo l'avviso dei dottori dalle proposizioni di accomodamento, dalla nomina dei periti, e perfino dai *pour parlers* coi quali gli assicuratori abbiano in qualche modo consentito di rimettere all'assicurato le formalità richieste a loro riguardo dalla legge »<sup>56</sup>.

Siamo agli antipodi, come si vede, rispetto alla pronuncia in questione, ed all'accettazione completa dei motivi che hanno orientato la primitiva decisione del Tribunale di Commercio, poi riformata dal Senato.

### 3. *Burrasca, innavigabilità ed abbandono. Un nuovo costume forense: la caduta del divieto di citazioni dottrinali*

Una sentenza senatoriale dell'8 luglio 1842 affronta alcuni nodi teorici molto delicati in campo assicurativo, quali i noli spettanti all'assicuratore in caso di abbandono dopo una burrasca e i danni calcolabili in avaria generale<sup>57</sup>. Ancora più importante è però la testimonianza di un mutamento nel costume forense piemontese dopo la caduta, con i nuovi codici, del divieto previsto nelle costituzioni settecentesche di citazioni dottrinali nelle allegazioni degli avvocati<sup>58</sup>.

Ecco i presupposti di fatto: in seguito ad una furiosa tempesta un veliero genovese, proveniente da Cuba con un carico di zucchero e diretto a Genova,

---

<sup>56</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale* cit., IV, pp. 245-246.

<sup>57</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Serie Terza, V (1842), pp. 644-668.

<sup>58</sup> G. TARELLO, *Storia della cultura giuridica moderna*, I, *Assolutismo e codificazione del diritto*, Bologna 1976, p. 201.

è costretto a tagliare l'albero di maestra e a riparare a New York. Ottenuta dal console sardo la dichiarazione d'innavigabilità, il proprietario opera l'abbandono e richiede il risarcimento. Il rifiuto ad adempiere è respinto dal Tribunale di Commercio, il quale, oltre a ritenere che l'abbandono sia stato regolarmente effettuato, afferma che gli assicuratori hanno diritto solo al nolo sulle merci ancora caricate sulla nave al momento del sinistro e non a quello percepito sulle mercanzie già precedentemente scaricate, durante lo stesso viaggio. Stabilisce, inoltre, che il carico non deve contribuire al rifacimento dei danni sofferti dalla nave divenuta innavigabile.

Il Senato non accetta il punto di vista del Tribunale di Commercio riguardo a quest'ultimo punto: a suo parere «la regola del rifacimento dei danni sofferti di comune volontà a comune vantaggio, li costituisce nella classe delle avarie comuni, onde non sia attribuito alla merce salvata il lucro del danno che per salvarla è stato volontariamente fatto al bastimento». Una soluzione diversa sarebbe ripugnante a tutte le leggi di giustizia e di equità. Viene al contrario confermata la pronuncia del Tribunale di Commercio per la parte riguardante i noli: il Codice è preciso nel fissare, in caso di abbandono, il passaggio agli assicuratori dei noli delle sole 'merci salvate', reduci cioè dal pericolo della perdita totale o parziale, e non di quelle che in precedenza, anche se nel corso dello stesso viaggio assicurato, siano state già felicemente consegnate. Il Senato precisa che esiste già una costante giurisprudenza al riguardo, e conclude affermando che

« la opinione diversa di qualche scrittore, e i ragionamenti coi quali essa fosse sostenuta, non potrebbero mai prevalere alla opinione fondata nella lettera della legge attualmente in vigore, animata dalla legge precedente, e garantita dal giudicato univoco intervenuto nel punto chiamato in discussione ».

È un richiamo da un lato ai canoni d'applicazione delle norme, in quel momento espressi all'art. 14 del titolo preliminare del nuovo Codice civile piemontese<sup>59</sup>, e dall'altro ad una maggiore misura nell'utilizzazione delle citazioni dottrinali da parte degli avvocati nelle loro allegazioni.

Le difese delle due parti sono, infatti, letteralmente inondate di citazioni dottrinali, soprattutto di autori francesi, che finiscono per soffocare

---

<sup>59</sup> Art. 14, « Nell'applicare la legge non è lecito d'attribuirle altro senso che quello che si manifesta dal proprio significato delle parole, secondo la connessione di esse, e dalla intenzione del legislatore ».

una chiara interpretazione del testo normativo: sembra davvero di essere tornati ai livelli dei meno felici epigoni del vecchio sistema di diritto comune. A quest'orgia di dotti riferimenti non vogliono mancare nemmeno i curatori della raccolta di sentenze senatoriali genovesi, che spesso commentano il testo delle pronunce infarcendolo con altre note dottrinali: in queste aggiunte, tuttavia, l'unico elemento di novità è la citazione dell'opinione di un autore genovese, il già altrove nominato Gaetano Marré. Il massimo di schizofrenia viene toccato dall'avvocato dell'assicurato che, ad un certo punto, giunge a scomodare il mite Muratori ed i suoi ben noti 'difetti della giurisprudenza' (più avanti ripresi ancora nel consigliare i giudici ad « aver in diffidenza gl'insegnamenti dei professori di diritto ») per affermare che quando una legge è chiara, è inutile investigare in qual modo l'abbiano spiegata i commentatori. E, per non smentire la dotta fonte, riprende la sua difesa inanellando, una dopo l'altra, ben tre lunghe citazioni dottrinali!

Ancora un esempio di fortuna di mare, che dà luogo all'abbandono per innavigabilità sopravvenuta, è nella sentenza del Senato dell'11 gennaio 1840, che è quasi il distillato di qualche secolo di evoluzione legislativa, giurisprudenziale e dottrinale<sup>60</sup>. In carenza di previsione del caso di innavigabilità nell'Ordinanza francese del 1681, la dottrina e la giurisprudenza hanno provveduto ad assimilarla al naufragio, ma, per ovviare ai possibili inganni degli assicurati, si è imposto col tempo l'obbligo di un sopralluogo che, prima della partenza, constati le condizioni della nave. Dopo aver ottemperato a tale prescrizione, o aver inserito nella polizza la clausola di rinuncia alla visita, è sufficiente che ci sia stata fortuna di mare e dichiarazione del console sardo nel luogo di approdo perché l'assicurato veda automaticamente convalidato l'abbandono.

È quanto si verifica per il brigantino sardo *Eremita*, in viaggio da Genova a Buenos Ayres con un carico di grano. L'acqua imbarcata durante tutto il viaggio ed i danni sofferti e fatti constatare da periti, inducono il capitano a chiedere al console sardo a Rio de Janeiro l'autorizzazione alla vendita del bastimento, che viene concessa. Gli assicurati chiedono l'abbandono e l'ottengono prima dal Tribunale di Commercio e, dopo il rigetto dell'appello, anche dal Senato.

---

<sup>60</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Serie Terza, III (1840), pp. 225-235.

#### 4. *Il naufragio, l'interpretazione delle clausole contrattuali e la nullità del contratto. Baratteria del capitano e scienza del sinistro*

Il naufragio è il rischio di mare per eccellenza che gli assicuratori accettano di coprire e che, in seguito all'azione di abbandono, dà luogo al risarcimento nei confronti dell'assicurato. Essendo il sinistro ed il relativo abbandono assolutamente incontrovertibili, i tentativi degli assicuratori di sottrarsi al pagamento convenuto si volgono alla ricerca di possibili casi di nullità del contratto o di circostanze di fatto che riportino l'accaduto alla responsabilità dell'assicurato o del capitano.

Tipica in questo senso è la sentenza del 12 agosto 1831 riguardante il naufragio del brigantino *Aristide*, avvenuto dinanzi all'isola di Negroponte (l'attuale Eubea)<sup>61</sup>. Siamo nel 1828, in piena guerra greco-turca, e l'isola subisce un blocco da parte di navi da guerra e di pirati greci. La possibilità di ottenere dal pascià turco ottimi prezzi per le derrate alimentari che riescano a sbarcare, spinge alcune navi neutrali a forzare il blocco. L'*Aristide* durante tale operazione subisce naufragio, e gli assicuratori eccepiscono di non aver coperto il rischio del blocco, accusando gli assicurati di reticenza sulla reale destinazione del viaggio e sui pericoli a cui la nave andava incontro.

Il Senato, però, rigetta tali argomentazioni, basandosi sia sull'ampiezza delle clausole relative al viaggio – «viaggio a mese nei mari di levante, adriatico e mediterraneo»; «viaggio a dritta e a sinistra pei detti mari e di approdare alle sette isole» – sia sulla conoscenza del blocco e dei pirati, pubblicizzata sulle gazzette, che aveva addirittura costretto il re di Sardegna a inviare «una divisione navale a protezione de' bastimenti nazionali».

Un secondo caso di naufragio si ha in un viaggio da Marianopoli (attuale Zdanov), nel Mar d'Azov, a Genova, quando il capitano della nave *Zenobia*, fermatosi a caricare grano a Kerki (Kerc), città all'imbocco del Mar Nero, si porta verso Teodosia (l'antica colonia genovese di Caffa, oggi Feodosia) per completare il carico. Di fronte a tale porto, però, «vento contrario ed il mare burrascoso e pieno di ghiacci» inducono il capitano ad abbandonare la nave, che va perduta, ed a mettersi in salvo con l'equipaggio.

Sorge a questo punto una controversia nella quale si contesta la colpa del capitano per aver aumentato gli scali<sup>62</sup>. Il Senato rigetta la domanda rite-

---

<sup>61</sup> *Ibidem*, Seconda Serie, VII (1831), pp. 224-229.

<sup>62</sup> *Ibidem*, Seconda Serie, X (1834), pp. 113-114.

nendo che, essendo prevista nella polizza la possibilità di altri scali ed essendo quelli effettuati posti sulla rotta di ritorno a Genova, non si riscontra alcuna responsabilità colposa. Anche la dottrina è concorde nello stabilire che solo la mutazione volontaria del viaggio pone fine ai rischi, ma qualora sia stata inserita la clausola, divenuta di stile, « permesso di fare scalo », il capitano potrà ancorarsi in altri porti che incontri nel suo cammino, senza temere di dover provare di esservi stato indotto per necessità<sup>63</sup>.

Ancora una situazione di fatto eccezionale, dovuta al pericolo di contagio colerico che costringe navi e merci provenienti dall'Inghilterra e dirette a Genova ad un periodo di quarantena nel lazzeretto del Varignano presso Spezia, dà origine ad una interessante controversia assicurativa<sup>64</sup>. Si tratta cioè di stabilire se configuri caso fortuito risarcibile dall'assicuratore il naufragio del bovo (piccola nave a vela) *Il Buon Viaggio*, che trasportava a Genova il carico che il capitano inglese Peterson del brigantino *La Prudenza*, proveniente da Londra, aveva depositato per la quarantena nel magazzino del lazzeretto spezzino.

Secondo il tribunale il provvedimento sanitario dell'autorità impone il proseguimento dell'assicurazione sul carico, ed il cambiamento di nave, attuato procedendo alla scelta di un mezzo efficiente con la diligenza normale, non si può dire proveniente da fatto dell'assicurato e quindi non è a lui imputabile.

Esiste peraltro una consuetudine in questo senso per l'emporio genovese. Ricorda il Marré<sup>65</sup> che le mercanzie provenienti dal Levante e dirette a Genova fanno quarantena in un luogo distante sessanta miglia dalla città. La nave che le ha trasportate, di norma, non aspetta per ricaricarle e, di conseguenza, tutte le assicurazioni di Levante per Genova si fanno fino al Lazzeretto sopra nave nominata, e *in quovis*, cioè su qualunque nave, dal lazzeretto a Genova.

Un ulteriore caso di naufragio mostra il Senato genovese intento a risolvere un problema di fatto ed uno di diritto collegati all'inizio dell'assicurazione<sup>66</sup>. La nave *Coromandel* assicurata « dal momento in cui farà vela dal porto di Odessa », si allontana dalla banchina per ancorarsi in rada dove, il giorno dopo, subisce una serie di danni che la portano al naufragio. Gli as-

---

<sup>63</sup> G. MARRÉ, *Corso di diritto commerciale* cit., p. 281.

<sup>64</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Seconda Serie, X (1834), pp. 153-155.

<sup>65</sup> G. MARRÉ, *Corso di diritto commerciale* cit., p. 309.

<sup>66</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Seconda Serie, X (1834), pp. 597-601.

sicuratori oppongono alla richiesta di risarcimento che il viaggio non può considerarsi iniziato. Il Senato, una volta stabilito, in via di fatto, che il porto e la rada di Odessa non qualificano la stessa realtà geografica, chiarisce che il contratto ha avuto inizio dal momento in cui la nave ha fatto vela dal porto: è questa la previsione della polizza e l'assicuratore è pertanto responsabile del sinistro avvenuto in rada.

È un richiamo alla tradizione, ben sintetizzata da Casaregi, secondo cui «viagium est nomen juris, consistens in individua destinatione intellectus»: è la volontà delle parti, cioè, che volta a volta riempie di contenuti concreti quello che di per sé è solo un «nomen juris»<sup>67</sup>.

Una diversità di tradizione fra la prassi italiana, genovese in particolare, e quella francese si ha a proposito della 'baratteria del padrone', cioè del comportamento doloso o colposo del capitano o dell'equipaggio che abbia dato luogo al sinistro. La vecchia legislazione genovese distingueva la baratteria dalla semplice colpa, e dichiarava gli assicuratori garanti di questa, non della prima<sup>68</sup>; nella giurisprudenza francese, come ricorda Parodi,

«la baratteria comprendeva invece a discarico degli assicuratori tanto il dolo e le prevaricazioni, quanto le semplici colpe del capitano e dei marinari commesse anche a riguardo dell'esercitazione della nave, e questa giurisprudenza è quella che si è adottata dalle attuali legislazioni, e che è pure letteralmente stabilita nell'art. 383 del nostro Codice di Commercio».

Lo stesso articolo citato ammette, però, che convenzionalmente l'assicuratore possa rinunciare con una clausola a tale privilegio<sup>69</sup>, e nella pratica è attestato che la rinuncia è la norma.

In una sentenza del 16 marzo 1835 si legge proprio del tentativo operato dagli assicuratori per provare che un naufragio è stato l'effetto del dolo, cioè di un concerto malizioso tra l'assicurato ed alcuni membri dell'equipaggio<sup>70</sup>.

La polacca *Massabouda* in viaggio da Gibilterra a Livorno incontra tempi cattivi che danneggiano lo scafo al punto che, in vicinanza delle isole Hyères

---

<sup>67</sup> J. L. M. DE CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*, in *Opera omnia cum additio-nibus*, I, Venetiis MDCCXL, disc. LXVII, p. 212.

<sup>68</sup> G. MARRÉ, *Corso di diritto commerciale* cit., p. 278.

<sup>69</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale* cit., IV, p. 174.

<sup>70</sup> «Giurisprudenza del Senato di Genova», Seconda Serie, XI (1835), pp. 390-393.

di fronte a Tolone, l'acqua imbarcata raggiunge un tale livello da convincere l'equipaggio a lasciar affondare il veliero ed a riparare nella vicina isola di S. Onorato. È proprio il testimoniale reso a Cannes dal capitano e da altri marinai non sospetti, con il drammatico racconto dei tentativi di salvare la nave, a far cadere l'accusa di baratteria e a rendere valido l'abbandono agli assicuratori.

Il naufragio, avvenuto nel 1827, del brigantino *Giano*, a causa di una burrasca intorno alle coste della Sicilia, è lo spunto per una sentenza che ruota intorno al problema della preventiva 'scienza del sinistro' da parte dell'assicurato<sup>71</sup>. La incerta testimonianza dei marinai di un'altra nave che, visto un brigantino in pericolo al largo della Sicilia hanno ritenuto trattarsi del *Giano*, induce gli assicuratori a chiedere l'annullamento del contratto, denunciando la conoscenza del naufragio da parte degli assicurati.

Già in età moderna era divenuta classica una formulazione della Rota genovese che richiedeva una « vera, certa, legittima, idonea notitia » per poter sostenere la preventiva scienza del sinistro, dal momento che non bastano presunzioni o timori<sup>72</sup>. L'Ordinanza francese di Luigi XIV ed il Codice di commercio napoleonico usano entrambi il verbo *savoir*, ma la giurisprudenza e la dottrina, tenuto conto della necessità di vagliare volta per volta le diverse situazioni di fatto, finiscono per consentire che sia la prudente valutazione del giudice a determinare se vi sia stata scienza del sinistro<sup>73</sup>. Le difficoltà di questi casi si colgono con chiarezza nella sentenza in questione, ove un paio di esitanti testimoni vengono ritenuti sufficienti dagli assicuratori per fondare una richiesta di condanna per frode degli assicurati.

Qualche decennio dopo il Parodi si pone il problema in termini diversi, chiedendo una riforma adeguata ai nuovi tempi: « queste disposizioni sono attualmente a zero dopo la prodigiosa celerità di quelle comunicazioni che ci procurano le strade ferrate, i vapori ed i telegrafi elettrici »<sup>74</sup>.

La tendenza della dottrina e della prassi, però, rimane sempre nel senso di turbare il meno possibile la libertà delle contrattazioni. Nel successivo Codice di commercio del 1865 proprio su questo terreno si ha una delle poche novità: la relazione al sovrano ricorda come la commissione incaricata della redazione

---

<sup>71</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Seconda Serie, VI (1830), pp. 410-415.

<sup>72</sup> *De mercatura decisiones et tractatus varii ...*, Lugduni MDCX, dec. XLII, p. 165.

<sup>73</sup> G. MARRÉ, *Corso di diritto commerciale* cit., p. 269.

<sup>74</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale* cit., IV, p. 97.



abbia discusso un quesito, posto dal Guardasigilli, «se per la invenzione dei telefoni elettromagnetici non fosse necessità mutare affatto il sistema adottato nel codice albertino rispetto alla cognizione possibile, e presunta de' sinistri»; la conseguenza è che «si avisò sostituire alla presunzione juris, ripugnante affatto ai nuovi mezzi di comunicazione, una presunzione di fatto, la possibilità che la notizia sia pervenuta all'uno o all'altro contraente»<sup>75</sup>.

Si può ancora ricordare, con riferimento al diritto positivo italiano, che «l'assicurazione marittima tuttavia, per una costante tradizione che risponde ad esigenze pratiche tuttora esistenti nonostante il progresso delle comunicazioni, conserva l'assicurazione del 'rischio putativo'»<sup>76</sup>.

### 5. *Inciagliamento o arenamento: la qualificazione del sinistro e le condizioni per l'abbandono*

Un esempio di rischio conseguente ad 'inciagliamento' o 'arenamento' è contemplato in una sentenza del 1834, che ricostruisce i tentativi operati dal capitano e dall'equipaggio della bombarda *La Giuseppina* per rimettere in rotta la nave, arenata in una secca presso il faro di Messina in seguito a fortunale. Si legano delle botti che, insieme a quattro barcacce, tengono a galla quella che i giudici chiamano «una sdrucita bombarda» che «più non poteva tenersi in conto di bastimento»: tutto è inutile, ed il Senato ritiene corretto il conseguente abbandono agli assicuratori<sup>77</sup>.

In questo periodo si consolida la giurisprudenza che, a detta del Parodi, ritiene giustificato l'abbandono quando la rottura interessi «l'opera viva del bastimento» e sia «considerabile dirimpetto alla qualità ed alla struttura del medesimo»<sup>78</sup>.

Sono frequenti i tentativi fatti dagli assicurati per riuscire ad ottenere la dichiarazione di sinistro maggiore per investimento con rottura ed avere, per conseguenza, la possibilità di effettuare l'abbandono agli assicuratori. La riprova è in due sentenze che si concludono con il rigetto della richiesta da parte del Senato.

---

<sup>75</sup> A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa* cit., p. 434.

<sup>76</sup> S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime* cit., p. 94.

<sup>77</sup> «Giurisprudenza del Senato di Genova», Seconda Serie, X (1834), pp. 121-124.

<sup>78</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale* cit., IV, p. 216.

La prima ha per protagonista il brigantino *Maria José*, in viaggio da Lisbona a Montevideo, che, per una falla inopinatamente apertasi, è costretto ad arenarsi su una spiaggia, senza danni per il carico trasbordato a terra nei giorni successivi<sup>79</sup>. La seconda riguarda il brick schooner *Proteo* in viaggio verso Nuova York ed arenatesi per «temporali e cattivissimi tempi» in vicinanza di Fire Island. Anche in questo caso le merci vengono scaricate ed avviate a destinazione con altri mezzi, ed a Nuova York, qualche giorno dopo giunge anche il *Proteo*<sup>80</sup>. In entrambe le pronunce, visti i danni gravi ma non irreparabili, viene respinta la richiesta di abbandono agli assicuratori.

Una terza sentenza, relativa ancora ad un investimento a terra, riporta le vicende del brigantino *La Concezione* in viaggio da Genova a Montevideo, che, dopo un anno di sequestro per contrabbando nel porto di Santa Cruz de Tenerife, riprende il viaggio e si arena sulle coste del Rio Grande per una manovra sbagliata. La causa non giunge però alla discussione del merito per un problema pregiudiziale relativo alla proprietà del bastimento: la conseguenza è, a parere della Corte, «il difetto di alimento del rischio», che rende superflua la discussione degli altri elementi in causa<sup>81</sup>.

#### 6. *Cambiamento forzato di viaggio e danni alla merce*

Un altro esempio di rischio sopportato dall'assicuratore a causa di forza maggiore, in base al già citato art. 350 del Codice di commercio, è l'interruzione di viaggio, oggetto di una sentenza del 30 gennaio 1829<sup>82</sup>. Il divieto posto dalle autorità turche al brigantino *Elisabetta* di continuare il viaggio da Messina ad un porto del Mar d'Azov, e la sosta forzata e prolungata a Costantinopoli, producono danno ad un carico di agrumi e costringono il capitano a venderli sottocosto.

Il Senato rigetta le istanze degli assicuratori tendenti a riversare le conseguenze del danno sul vizio della cosa e quindi sugli assicurati, dando, ancora una volta, pieno affidamento alla dichiarazione del capitano, che solo una prova contraria offerta dagli assicuratori potrebbe infirmare.

---

<sup>79</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Serie Terza, IV (1841), pp. 398-401.

<sup>80</sup> *Ibidem*, pp. 505-515.

<sup>81</sup> *Ibidem*, Serie Terza, VII (1844), 1844, pp. 193-200.

<sup>82</sup> *Ibidem*, Seconda Serie, V (1829), pp. 35-40.

### 7. Un caso di getto e di assicurazione posteriore al sinistro

Per esemplificare la serie dei rischi che gravano sull'assicuratore si riporta anche una sentenza originata da un caso di getto di merci in mare, operato dalla goletta *Maria Luigia* in viaggio da Messina a Genova, nel corso di una tempesta incontrata nei pressi dell'isola di Ischia<sup>83</sup>. La regolarità del getto non viene però esaminata in Tribunale, dal momento che è necessario chiarire pregiudizionalmente se l'assicurazione sia stata stipulata dopo l'arrivo della nave a Genova e se possa considerarsi valida.

Si tratta, come si è già detto, di una prova sempre difficile, ed anche nella sentenza considerata si ricorda che l'esame degli eventi è lasciato, ormai tradizionalmente, al prudente arbitrio del giudice. La presunzione di scienza del sinistro viene in questo caso avvalorata dalle circostanze di fatto emerse, ed il giudizio non può che essere favorevole agli assicuratori.

### 8. Incendio: situazione di pericolo e colpa del capitano

Proseguendo negli esempi collegati ai rischi di cui risponde l'assicuratore, si prendono adesso in esame due sentenze che hanno per oggetto un incendio scoppiato in seguito a fermentazione della lana caricata sul brigantino *Il Corriere di Damasco* che va perduto insieme alle altre merci. Di fronte alla richiesta di rimborso dei proprietari di uno stock di pelli, gli assicuratori tentano di riversare la colpa sul capitano, accusato di non aver fatto tutto il necessario per soffocare l'incendio<sup>84</sup>.

Malgrado la tradizione, riportata già nel '600 dal Targa, secondo cui in caso di incendio «per quanto sia fatale come tutti gli altri, però quando non consti dell'origine, si attribuisce a qualche colpa»<sup>85</sup>, nella fattispecie il tribunale ritiene che il capitano della nave abbia operato nel modo migliore, cercando di bloccare il fuoco, e che non possa assolutamente essere ritenuto responsabile.

Una linea che il Senato mantiene costante, come si nota in una successiva sentenza del 1833: si tratta dello stesso brigantino, *Il Corriere di Da-*

---

<sup>83</sup> *Ibidem*, Seconda Serie, IX (1833), pp. 112-113.

<sup>84</sup> *Ibidem*, Seconda Serie, VI (1830), 1830, pp. 335-337.

<sup>85</sup> C. TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova 1787, cap. LXV, p. 155; G. MARRÉ, *Corso di diritto commerciale* cit., p. 273.

*masco*, e dello stesso incendio che è stato oggetto della pronuncia precedente. Sono differenti le parti e le caratteristiche del carico perduto che è, nel caso, un prezioso ‘pacco’ di perle<sup>86</sup>. Il tribunale non accetta la tesi di accollare al capitano, e quindi agli assicurati, la responsabilità di non aver messo in salvo almeno il piccolo involucri che conteneva i gioielli: le circostanze di pericolo erano talmente gravi, secondo le testimonianze addotte, che l’operato del capitano viene ritenuto assolutamente corretto.

### 9. *Preda, pirateria e guerra di corsa*

I rischi sinora considerati, legati ad accidenti tipici della navigazione, sono più classici e vengono ancora previsti nelle polizze assicurative in uso ai nostri giorni. Non è così invece per quelli legati ai provvedimenti dell’autorità, soprattutto per cause di guerra, che il nostro Codice della navigazione ha escluso, seguendo la tradizione inaugurata in quello del 1882. Rimane invece la previsione del rischio legato alla pirateria, anche se la prassi italiana, seguendo l’esempio inglese (che richiede una esplicita indicazione) la esclude nella polizza corpi e la lascia sopravvivere in quella merci<sup>87</sup>. Il fenomeno, infatti, non può dirsi scomparso e periodicamente giungono notizie di nuovi episodi e si indicano i luoghi in cui si sono manifestati<sup>88</sup>.

Nella pratica genovese ottocentesca, però, i casi più interessanti non sono legati alla pirateria ma ad un fenomeno tipico del Medioevo e dell’Età moderna, cioè la guerra di corsa<sup>89</sup>. Con la concessione di patenti da parte dello stato, si aveva la possibilità di correre i mari e di attaccare le navi delle nazioni nemiche. Non di rado anche navi neutrali finivano per incorrere in incidenti, e solo la sentenza di un tribunale nazionale del corsaro poteva ristabilire situazioni di legalità.

---

<sup>86</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Seconda Serie, IX (1833), pp. 412-417.

<sup>87</sup> S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime* cit., p. 98.

<sup>88</sup> Proprio di recente è stato segnalato (*Assistampa* n. 33, p. 5, 1981) l’esistenza di piccole flotte di pirati che infestano alcune coste sudamericane e le coste africane della Nigeria e della Costa d’Avorio e che producono ingenti perdite con la rapina generalizzata o la decimazione del carico. Per la storia della configurazione giuridica dell’istituto, il contributo più recente è di S. DI NOTO, *Il delitto di pirateria nel diritto comune*, in « Studi Parmensi », XXV (1979) pp. 187-231 e XXIX (1981) pp. 3-39.

<sup>89</sup> A. GIANNINI, voce *Corsa marittima*, in *Enciclopedia del diritto*, X, Milano 1962, pp. 770-773.

Tra gli esempi giurisprudenziali genovesi che ci sono apparsi particolarmente significativi, due sono relativi ai rapporti fra paesi neutrali e belligeranti, ed il primo di essi attiene ad una vicenda verificatasi durante il periodo della dominazione napoleonica <sup>90</sup>.

Era consuetudine proteggere il trasporto di merci appartenenti a sudditi di paesi in guerra per mezzo delle bandiere di stati neutrali: ma la scoperta, da parte di un corsaro inglese che la corvetta *La Costanza*, battente la neutrale bandiera del regno sardo ed in viaggio da Cagliari a Marsiglia, è in realtà una proprietà francese, ha per conseguenza il depreamento.

La sopravvivenza dei traffici anche in frangenti così perigliosi è legata, una volta venuta meno la forza cogente della legge, al rispetto dei canoni di buona fede ed alle presunzioni ad essa collegate. E questa la linea che segue il Senato: gli assicuratori devono essere al corrente di quanto sia di comune conoscenza su una certa piazza, e non possono pertanto non prevedere che, in caso di intercettamento da parte inglese, la proprietà francese possa essere scoperta leggendo la documentazione che il capitano, per non contravvenire alle leggi francesi, deve comunque avere a bordo. Resta quindi inalterato, in tal caso, l'obbligo del risarcimento.

Ad un'altra sentenza senatoriale dà origine la confisca, da parte della goletta colombiana *La Repubblicana* comandata dal corsaro Francesco Gandolfo, di merci « proprietà spagnole e nimiche » esistenti a bordo della fregata neutrale danese *Treja*, in viaggio da Gibilterra per Buenos Ayres e Montevideo <sup>91</sup>: ancora una volta l'interpretazione delle clausole favorevoli all'assicurato contenute nella polizza porta a ritenere la scoperta della simulazione di neutralità assolutamente fortuita e non imputabile.

Due altre decisioni senatoriali sullo stesso tema sono più controverse da un punto di vista assicurativo, in quanto complicate dalla circostanza che alla cattura è succeduto il rilascio <sup>92</sup>. Sorge il problema se si tratti realmente di una preda, con automatico diritto di abbandono agli assicuratori, o non piuttosto di un « arresto di principe ». In quest'ultima ipotesi, infatti, solo decorso un certo termine è possibile l'abbandono: qualora il rilascio avvenga prima che il termine sia spirato, si può far luogo ad una semplice ristorazione dei danni per avarie sofferte.

---

<sup>90</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Prima Serie, II (1818-1819), pp. 256-258.

<sup>91</sup> *Ibidem*, Seconda Serie, V (1829), pp. 32-35.

<sup>92</sup> *Ibidem*, II (1826), pp. 405-416, e III (1827), pp. 40-55.

I due episodi che hanno dato origine alle controversie sono insieme drammatici e suggestivi. La prima nave è *La Diana*, «in viaggio nel mar pacifico», presa da un « corsaro di Lima », condotta a Callao, rilasciata e infine naufragata durante il viaggio verso il porto cileno di Arica. La seconda è la *Colombia*, predata in Sud America dal corsaro spagnolo Generale Valdez, il quale trasborda sul proprio bastimento ed imprigiona il capitano genovese e porta la nave nell'isola del Chiloe, al largo del Cile. È la stessa nave corsara che qui naufraga e si perde insieme al capitano genovese che ha a bordo. Segue un processo, il rilascio, la vendita delle merci « a vil prezzo » a Valparaiso ed infine l'approdo nel porto di Genova sotto la guida del 'piloto' Francesco Nattino che aveva preso il comando. In entrambi i casi il Senato ritiene che il successivo rilascio sia influente sulla correttezza dell'abbandono effettuato agli assicuratori, dal momento che è innegabile che si sia configurato in tutti i suoi elementi, nel comportamento dei corsari, una 'preda'.

Ancora più avventuroso in fatto e controverso in diritto è l'oggetto di una sentenza del 1837, che riporta le vicende del brigantino *La Teresa*, battente bandiera sarda, in viaggio verso alcuni scali dell'America meridionale<sup>93</sup>.

Assalito da truppe portoghesi in rivolta mentre opera uno scalo a San Jago (Sao Tiago) di Capo Verde, il brigantino è costretto a trasportare i soldati a S. Thomas (Sao Tomé nel golfo di Guinea), ove il capitano è obbligato a salire sullo schooner *Baysnova* con bandiera americana e a comandarlo fino al porto di Norfolk in Virginia.

Gli assicurati operano l'abbandono che gli assicuratori rifiutano perché, a loro parere, non è stato integrato alcuno degli estremi che, sulla base dell'art. 369 del Codice di commercio, danno luogo a tale azione. Il Senato richiede anche questa volta il parere dell'Ufficio dell'Avvocato Generale, il quale dichiara l'abbandono legittimo, proprio sulla base dell'art. 369, dal momento che si è verificata la « perdita o deteriorazione degli effetti assicurati »<sup>94</sup>.

---

<sup>93</sup> *Ibidem*, Seconda Serie, XIII (1837), pp. 195-204.

<sup>94</sup> *Codice di Commercio* cit., art. 369, dell'abbandono: « L'abbandono degli oggetti assicurati può venir fatto in caso di preda, di naufragio, d'incagliamento, od arrenamento con frattura, d'innavigabilità per fortuna di mare, in caso d'arresto per parte di una potenza straniera, in caso di perdita, o deterioramento degli effetti assicurati, se il deterioramento o la perdita ascende per lo meno ai tre quarti. Può essere fatto in caso d'arresto per parte del governo, dopo incominciato il viaggio ».

Anche il Senato abbraccia tale tesi, rigettando le pretese degli assicuratori: è certo che non si sono verificati gli estremi della preda legale, in quanto non c'era l'animo di appropriarsi definitivamente della nave e del carico. Forse meglio, per tale situazione, si sarebbe potuto configurare una ipotesi di 'arresto di principe'<sup>95</sup>, ma la Corte prende atto e ritiene risolutivo il fatto che, dopo la presa violenta, non si sia più avuta notizia della nave e del carico, che possono pertanto considerarsi perduti. L'abbandono, quindi, è la conseguenza automatica e corretta che ne discende.

#### 10. Arresto per ordine di potenza

Un rischio addebitabile agli assicuratori è il così detto 'arresto di principe', esemplificato da una sentenza del 1821<sup>96</sup>. L'episodio ha per protagonista il brigantino *Scipione*, comandato dal capitano Lorenzo Schiaffino, costretto da un guardiacoste spagnolo ad entrare nel porto di Malaga a causa di un cannone che si pretendeva non registrato. L'innocenza viene provata, ma i danni al carico di grano sono ormai irreversibili. Scatta ancora una volta l'applicazione dell'art. 350 del Codice di commercio, cioè un rischio imputabile all'assicuratore, ed il tribunale non si stacca dalla previsione legislativa.

Esistono per tale rischio termini ben precisi entro cui effettuare l'abbandono, come ricorda Parodi<sup>97</sup>: lo spazio di sei mesi se l'arresto è avvenuto nei mari d'Europa, nel Mediterraneo, o nel Baltico, e dopo il termine di un anno se esso si è verificato in un paese più lontano. Sono ridotti ad un mese e mezzo nel primo caso, ed a tre mesi nel secondo se le merci sono soggette a deperimento. Qualora il bastimento sia rilasciato prima di tali termini, non si fa luogo all'abbandono: scatta l'azione ordinaria dell'avaria per i danni occasionati dall'arresto quando, come nel caso della delibera senatoriale riportata, non vi sia colpa dell'assicurato.

---

<sup>95</sup> Problemi in parte analoghi e lunghe controversie ha fatto sorgere la cattura, avvenuta il 2 settembre 1920, del piroscalo *Gogne* da parte di D'Annunzio e dei suoi legionari. Per riferimenti S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime* cit., p. 128.

<sup>96</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Prima Serie, III (1821), p. 198.

<sup>97</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale* cit., IV, p. 221.

### 11. *Rischio di guerra*

Suggestivi ricordi storici fa emergere poi un'altra sentenza relativa ai rischi di guerra, emanata dal Senato nel 1840<sup>98</sup>. Una squadra francese blocca i porti del Messico e non consente al brigantino *Laura* di approdare al porto di Vera Cruz. Il capitano è costretto a tornare nel porto d'armamento: fa tappa a Nuova Orléans per rifornirsi e vendere la merce deteriorabile e torna quindi a Genova. Il Senato trova correttissimo e responsabile tale modo di agire, e a nulla valgono gli sforzi degli assicuratori per provare un comportamento colposo.

### 12. *La difficile qualificazione del contrabbando e dell'arresto doganale*

Un comportamento diverso rispetto alla legislazione ed alla prassi attuale si ha per i danni alle merci di contrabbando. Alla totale esclusione del giorno d'oggi fa riscontro, ancora nel secolo scorso, la possibilità di assicurare tali mercanzie, purché si tratti di contrabbando proibito da leggi straniere e non nazionali e gli assicuratori siano al corrente del rischio previsto, in modo più o meno diretto, dalla polizza.

I tentativi degli assicurati sono volti a dimostrare che i singoli casi rientrano nelle ipotesi di preda o di 'arresto del principe', con la conseguenza di aver diritto all'abbandono. La linea del tribunale è quella di escludere tali equiparazioni e di ammettere che, solo in caso di arresto ingiusto ed in presenza di una sentenza di confisca, con perdita della nave e del carico, può aver inizio l'azione di abbandono<sup>99</sup>.

Si veda, ad esempio, un caso di contrabbando di denaro da Tunisi e conseguente arresto, per il quale gli assicurati chiedono il risarcimento<sup>100</sup>. Il Senato risponde che il rischio del contrabbando deve essere esplicitamente previsto quando non consti in maniera notoria l'esistenza, in un dato paese, di norme restrittive dei traffici: il danno non può quindi essere accolto agli assicuratori, esistendo, nella circostanza, tale notorietà.

Sono poi ancora ben tre le sentenze che hanno avuto origine dalla stessa fattispecie, cioè l'arresto della bombarda sarda *Nostra Signora della Mercedes* da parte di un guardiacoste spagnolo, sotto l'accusa di contrabbando di tabacco.

---

<sup>98</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Terza Serie, III (1840), pp. 512-513.

<sup>99</sup> Per la dottrina v. G. MARRÉ, *Corso di diritto commerciale* cit., p. 329.

<sup>100</sup> « Giurisprudenza del Senato di Genova », Seconda Serie, X (1834), pp. 185-186.



La prima pronuncia è del 13 luglio 1835 e riguarda proprio la perdita del carico di tabacco, confiscato dalla dogana spagnola, per la quale, in ragione della presunta esistenza di una 'baratteria', si vorrebbe far ricadere il danno sugli assicuratori, dal momento che essi nella polizza hanno assunto « il rischio di mancanze e colpe del capitano ed equipaggio »<sup>101</sup>. Il tribunale constata che gli strani mutamenti di approdi della nave, che si ferma nella rada spagnola di Escombrera invece che nel vicino porto di Cartagena, fanno supporre un preordinato disegno di contrabbando del capitano, e presumere altresì che il tutto sia stato « preordinato d'intelligenza degli assicurati ». In linea di diritto il Senato si basa poi sul principio, ripudiato nelle sentenze successive, che il contrabbando, svolgendosi in terra, non sia rischio di mare e non rientri quindi nella responsabilità dell'assicuratore.

La seconda decisione è del 5 marzo 1835 e fa riferimento ad altri effetti imbarcati sempre sulla *Nostra Signora della Mercede*<sup>102</sup>. Il caricatore è questa volta persona non coinvolta nel contrabbando del capitano, e la pronuncia della Corte, interlocutoria in attesa di nuovi accertamenti, riconosce che per queste merci l'arresto doganale è stato ingiusto, ma che non è possibile applicare l'articolo del Codice che prevede l'abbandono finché non consti agli atti una sentenza di confisca.

Il terzo giudizio, relativo sempre allo stesso viaggio ed alla stessa nave ma ad un diverso caricatore, viene emesso soltanto nel 1841, cioè ben sei anni dopo la precedente e otto dal giorno del sinistro<sup>103</sup>. Le ragioni del ritardo sono dovute all'attesa di una delibera definitiva sulla confisca da parte della giustizia spagnola. La lunga sentenza del Senato riprende ancora le differenze fra 'arresto doganale', 'preda' e 'arresto di principe', riaffermandone la non assimilabilità; esclude poi che il contrabbando sia un rischio di terra, mutando così la propria giurisprudenza, ma ritiene che in presenza di confisca, l'abbandono sia lecito. Una successiva decisione di rilascio non ha quindi la facoltà di rendere nullo l'abbandono già attuato.

Nella sentenza precedente sono riaffermati i principi che la dottrina italiana e francese ha ritenuto più corretti. Tale linea giurisprudenziale si rinviene anche in tre sentenze, due del 1838 ed una del 1839, che si sono

---

<sup>101</sup> *Ibidem*, Seconda Serie, XI (1835), pp. 75-77.

<sup>102</sup> *Ibidem*, pp. 277-279.

<sup>103</sup> *Ibidem*, Serie Terza, IV (1841), pp. 92-111.

occupate le prime di problemi procedurali relativi all'abbandono<sup>104</sup>, e la terza, più complessa, di un caso di mancanza della delibera di confisca<sup>105</sup>.

Un ingiusto arresto dello schooner *La Misericordia* da parte di un feluccio presso il capo di Torre Molines, nelle adiacenze di Malaga, per sospetto di contrabbando, ha per conseguenza il danneggiamento, superiore ai tre quarti del valore, di un carico di grano. Sopravviene quindi il rilascio, poiché il contrabbando non è provato, e manca, di conseguenza, la sentenza di confisca. È questo il motivo formale a cui gli assicuratori si appigliano per non accettare l'abbandono, ma il Tribunale, guardando più alle ragioni dell'equità, ritiene che gli ingiusti arresti senza colpa degli assicurati siano avvenimenti che « appunto come dipendenti da caso fortuito e di forza maggiore, entrano nella categoria di quei risici, de quali debbono gli assicuratori rispondere, giusta il disposto dell'art. 369 del Codice di Commercio, essendosi dipendentemente dal sequestro anzidetto verificata appunto la perdita o la quasi totale deteriorazione del grano ».

### 13. *Dalla vela al vapore: la Società Italia ed i tempi nuovi*

L'ultima sentenza che si commenta non è stata emessa dal Senato di Genova ma, nel 1877, dalla Corte d'Appello, dopo che con la riforma giudiziaria, il sistema italiano è stato ristrutturato ed i senati sono scomparsi<sup>106</sup>.

Una delle parti in causa è la compagnia 'Italia Assicurazioni' che, come si è già detto, ha portato nell'ambiente assicurativo genovese un rinnovamento fondamentale per organizzazione e capitali investiti. La novità rispetto al passato si coglie anche nell'oggetto della controversia, che introduce un problema tipico della navigazione a vapore.

Il vapore *Italia* con un carico di avena e di grano proveniente da Tanga-rrog (Taganrog), porto del Mar d'Azov, soffre, per la sola avena, di una avaria dovuta all'umidità. Il Tribunale respinge la richiesta di risarcimento basata da un lato sulla vicinanza della macchina a vapore, che avrebbe trasmesso l'umidità, e dall'altro sulle condizioni di mare grosso incontrate nel Mar Nero, con acqua in coperta e nel carico. Al primo argomento si replica che il vapore può trasmettere calore e non umidità, ed al secondo che l'umidità

---

<sup>104</sup> *Ibidem*, Serie Terza, I (1838), pp. 167-168, e sentenza XXX, *Ibidem*, pp. 168-170.

<sup>105</sup> *Ibidem*, Serie Terza, II (1839), pp. 181-184.

<sup>106</sup> « Eco della Giurisprudenza », I, 8 (settembre 1877), coll. 372-378.

suddetta doveva essere preesistente all'imbarco dei cereali sulla nave, se il grano, anch'esso contenuto nelle stive, non ha sofferto gli stessi danni dell'avena. La puntuale ricostruzione degli avvenimenti che hanno preceduto e seguito la caricazione dimostra, quindi, la esistenza di elementi di danneggiamento anteriori ad essa, con la conseguenza che il danno deve ascriversi a vizio della cosa.

Come è riaffermato in una nota alla sentenza, riprendendo una considerazione di Parodi, la Corte applica esattamente un principio comunemente accettato in dottrina, cioè che nel dubbio dev'essere escluso il sinistro di mare e ritenuta invece l'esistenza del vizio intrinseco della merce, esclusivo della responsabilità dell'assicuratore<sup>107</sup>.

---

<sup>107</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale* cit., IV, p. 112.

# 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 <sup>th</sup> 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