

VITO PIERGIOVANNI

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



Le assicurazioni marittime

Nel 1884, esattamente un secolo fa, dai torchi della Tipografia Marittima Editrice di Genova, veniva alla luce *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo. Studi e ricerche di Enrico Bensa*. L'opera del professore genovese, in gran parte costruita su documenti tratti dall'Archivio della sua città, ha segnato una tappa fondamentale nella conoscenza dei primordi di un contratto che la società mercantile medievale ha immaginato e voluto per una migliore conduzione delle imprese commerciali.

Il volume di Bensa, rimasto insuperato nei risultati raggiunti e come modello di ricerca, non ha trovato epigoni nella storiografia genovese, ancorché un altro storico, come Federico Melis, abbia dimostrato, attraverso una vasta silloge documentaria sull'assicurazione medievale, il grande rilievo avuto dall'emporio ligure nel sorgere e nell'affermarsi di tale contratto.

Un altro arricchimento rilevante della storiografia sullo stesso tema si è avuto nel 1956, con l'opera dello Stefani sulle assicurazioni veneziane.

La rivalità fra le Repubbliche marinare, fra Genova e Venezia in particolare, è retaggio di un passato lontano, spesso glorioso ed esaltante, ma anche polemico e conflittuale, che ormai trova lustro soltanto a livello del folclore sportivo e delle ricostruzioni storiche più o meno municipalisticamente faziose. Non è quindi dal fatto di essersi allineata alla storiografia veneziana, che già possiede una storia delle assicurazioni, che proviene uno dei motivi di soddisfazione nel vedere realizzata un'opera consimile per Genova, ma piuttosto dalla validità conoscitiva e dalle svariate suggestioni di ricostruzione di un ambiente commerciale che essa suggerisce.

Già due anni fa, con grande sensibilità culturale, l'Italia Assicurazioni si fece promotrice di una iniziativa editoriale intesa a riproporre la ricchezza di dottrina e di umanità emergente dalla giurisprudenza del Senato di Genova nella prima metà dell'Ottocento. Il discorso culturale prosegue, con gli stessi intenti, con il volume di Giulio Giacchero, un diffuso e puntuale panorama

* Presentazione di G. GIACCHERO, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova 1984, pp. 9-20.

sulla storia delle assicurazioni a Genova, dal Medioevo fino all'epoca a noi più vicina. Averla programmata e voluta a commemorazione del centenario dell'opera di Enrico Bensa ne allarga l'importanza ed il significato. Oltre che onorare degnamente un grande maestro si intende evidentemente colmare una lacuna e riproporre un modello storiografico ormai collaudato e sempre foriero di spunti interessanti.

Se infatti una storia ricostruita intorno ad un contratto, pur importante quale l'assicurazione, può essere arida e riduttiva se ristretta ai dati tecnico-giuridici ed ai risvolti numerici e quantitativi, essa può al contrario diventare un osservatorio privilegiato per ripercorrere gli eventi storici nei suoi fenomeni più significativi, utilizzando gli strumenti dogmatici e statistici come parte di un più composito quadro e non appiattendosi in essi. A questo pericolo ci sembra che sia sfuggito questo volume di Giaccherò, capace quasi di rivestire le cifre delle sembianze dell'umanità operosa che nelle singole individualità contribuisce a comporre.

Discorrendo di questo libro nelle pagine successive, proporremo qualche riflessione e illustreremo qualche testimonianza giuridica che l'autore, premuto da una massa enorme di documentazione, ha volutamente scelto di tralasciare.

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

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

È soprattutto nel mare che si dispiega appieno la capacità imprenditoriale di questi nuovi soggetti politici ed economici, che cerca anche nuovi strumenti contrattuali con cui regolamentare e garantire i rapporti reciproci. Come ha scritto un altro storico genovese del Medioevo, Roberto Lopez, « lo sviluppo dei contratti commerciali ha, nella storia del commercio, la stessa decisiva importanza che ebbe lo sviluppo delle tecniche e degli strumenti nella storia dell'agricoltura. Solo pochi contratti commerciali risalgono in modo sicuro a modelli greco-romani ». Oltre all'impiego del credito, « il grande lubrificante della rivoluzione commerciale », e degli strumenti ad esso collegati, la possibi-

lità di ripartizione o di traslazione dei rischi fu anch'essa validissimo incentivo all'impiego dei capitali e, correlativamente, fattore di sviluppo e di ricchezza.

La nascita dell'assicurazione, inquadrata in questa realtà economica e giuridica assolutamente nuova, fa quindi apparire di scarso interesse conoscitivo la ricerca di precedenti e quasi di progenitori di questo contratto, che ha in passato affaticato molti studiosi. Si può perciò concordare col Bensa nel ritenere

« come siavi stato un punto nel Medio evo in cui i contratti sul rischio marittimo andarono scindendosi a seconda delle diverse funzioni economiche, ed assumendo forme gradatamente sempre più distinte. Nell'accomoda rimanevano le semplici cause sul rischio, rimaneva il contratto su pegno a rischio di mare, e daccanto ad essi creavasi il prestito per le necessità della nave. Poco dopo di questo sorgeva e prendeva forma l'assicurazione marittima, ultima ... tra le creazioni della consuetudine commerciale del Medio evo, ma di gran lunga più importante di tutte, e destinata ad operare un completo rivolgimento nell'organismo del commercio ».

Un discorso per certi versi analogo si può fare a proposito della qualificazione giuridica del nuovo contratto: anch'essa in realtà dà luogo a problematiche di non particolare rilievo concreto, e certo non merita tutte le pagine che gli storici hanno ad essa dedicato. Il problema non sta tanto, a noi pare, nelle remore e nei timori (soprattutto dei fulmini canonici per il sospetto di usura) della dottrina giuridica, che svolgeva, allora come adesso, la funzione di sistematrice e di mediatrice tra l'evolversi della pratica e la tradizione dogmatica a cui opportunamente i giuristi dovevano rifarsi. Prendiamo ancora a prestito le parole di Bensa, per meglio chiarire questo concetto:

« Entrando per la prima volta nell'uso del commercio un contratto sostanzialmente nuovo, era naturale ch'esso non assumesse una forma spiccatamente distinta, che, specialmente nel Medio evo, avrebbe potuto dare appiglio a questioni sulla legittimità stessa della convenzione, ma tendesse invece a celarsi sotto le sembianze di quell'altro contratto col quale presentava maggiori analogie, o che meglio prestavasi alla salvaguardia delle obbligazioni che le parti reciprocamente assumevano ... Quand'essa prese a praticarsi da terzi, estranei al noleggio ed al trasporto, essa si modellò sul cambio marittimo. E, come il cambio marittimo aveva adottato la forma del mutuo, così pure tal forma venne prescelta per le assicurazioni ... La formula però derivata dal mutuo non rimase lungamente in uso, e subì quella stessa trasformazione alla quale andò soggetto il cambio marittimo, assumendo al pari di quello la forma di vendita o cambio ... ».

È chiaro, ed è già stato detto, che tali configurazioni dogmatiche presuppongono che l'assicurazione sia già stata individualizzata nei suoi contenuti peculiari:

« si trattò, ad ogni modo, di un singolare mutuo e d'una singolare compravendita. Nel primo caso mutuatario figurò l'assicuratore, ma l'obbligo suo della restituzione di una somma, del resto pagata solo fittiziamente, sorgeva esclusivamente nel caso che la nave non fosse giunta sana e salva a destinazione ... E nell'altro caso, compratore appare l'assicuratore, compratore delle merci assicurate, tenuto a pagarne il prezzo anche qui soltanto se la nave avesse fatto naufragio e le merci fossero andate perdute ».

Non si tratta, a noi pare, di una discrasia tra pratica e dottrina, che sia l'una che l'altra identificavano e raggiungevano gli stessi obbiettivi. Il problema è tutt'interno alla dottrina giuridica, ai suoi riferimenti dogmatici, al suo metodo di studio, o, per tutto comprendere, alla sua storia! Quando all'inizio del XIV secolo l'assicurazione comincia ad essere praticata, è ancora in atto il grandioso sforzo dei giuristi medievali di adattare il diritto romano alla realtà medievale, recuperando in schemi concettuali ormai sperimentati esperienze, come quella feudale e mercantile, sconosciute all'antichità. L'operazione ha il fine di costruire intorno a questi nuovi rapporti, per mezzo di accostamenti definitivi e dogmatici, tutta una rete di riferimenti di diritto sostanziale e processuale che consentisse di farli operare e di esplicare le proprie funzioni in un universo giuridico già collaudato.

Come afferma Schupfer, era « il *vezzo* dei tempi, di ricorrere appunto al diritto antico per legittimare le cose nuove. E occorre di fare così, per renderne possibile l'avvento ».

Queste parole di un grande maestro della storia del diritto fanno giustizia di alcune visioni alquanto schematiche che vogliono mercanti e giuristi attestati, quasi istituzionalmente, su opposte e confliggenti sponde: i primi tesi attraverso la consuetudine a crearsi agili e duttili strumenti commerciali; gli altri, invece, tesi ad impastoiarne le caratteristiche sostanziali e la rapidità processuale attraverso la formalizzazione legislativa e dottrinale. I contrasti esistono, ed è naturale che ci siano, trattandosi di categorie che cercano di affermare autonomi ambiti di competenza e di accaparrarsi spazi di potere. Ma accanto ai contrasti c'è la collaborazione, sia teorica che pratica.

Sono i giuristi, infatti, che approntano gli strumenti tecnici di difesa dei mercanti accusati d'usura per talune pratiche legate alla circolazione della moneta e all'interesse. In concreto, poi, i giuristi intervengono anche a fianco dei tribunali mercantili, come succede a Genova per l'Ufficio di Mercanzia, competente, fra l'altro, in materia di assicurazione. Il procedimento è basato prevalentemente sulla ricerca della verità dei fatti, svincolato il più possibile dal rispetto di formalità procedurali, con l'obbligo per gli altri magistrati comunali di eseguire immediatamente e correttamente la sentenza. L'inter-

vento dei giurisperiti nelle cause è ammesso di norma in caso di accordo tra le parti, ed è egualmente concesso in caso di contrasti interni per le domande volte ad accertare la competenza dell'Ufficio.

Il maggiore giurista genovese del Medioevo, Bartolomeo Bosco, tenta di allargare questi spazi di intervento accreditando la tesi che in materia assicurativa esista una concorrente competenza del podestà: in questo modo si rimettono in circolazione i giuristi ed i loro consigli, non più limitati dai procedimenti semplificati e alieni dalla tecnica giuridica che sono propri dell'Ufficio di Mercanzia. D'altra parte è proprio allo stesso giurista, Bartolomeo Bosco, che vanno riferiti alcuni contributi fondamentali per il miglior inquadramento teorico e per eliminare le limitazioni di tipo politico al contratto di assicurazione. Sotto il primo profilo Giacchero mette giustamente in rilievo come al Bosco vada attribuito il merito di una precisa differenziazione tra *viagium* e *iter*, per cui chi voleva provare che il mutamento dell'itinerario poteva comportare la risoluzione del contratto, doveva dimostrare la contraria volontà di non effettuare il viaggio prestabilito.

Un altro fondamentale contributo il Bosco lo ha dato, sempre in campo assicurativo, offrendo i supporti giuridici per la eliminazione del divieto di assicurare navi straniere. I governanti genovesi del primo Quattrocento sono costretti ad un immediato ripiegamento dai propri propositi punitivi nei confronti degli stranieri: l'impossibilità di discostarsi dalla prassi mercantile internazionale, che richiede ai mercanti ed agli stati che su costoro fondano la propria prosperità, una completa libertà di contrattazione, sarà, a Genova come altrove, l'effettiva abrogatrice di queste norme.

Il grande sviluppo del commercio aveva fatto diventare lo scalo ligure, a detta del Bensa, «la sede più attiva del commercio delle assicurazioni, probabilmente in ragione della larga libertà, che in fatto più ancora che in diritto, vi era concessa in questo ramo di speculazione». Bartolomeo Bosco parla di migliaia di contratti e la minuziosa analisi di Giacchero conforta la lontana testimonianza del giurista quattrocentesco: un solo notaio, Branca Bagnara, roga dal 1427 al 1431 ben 2.500 atti assicurativi.

Il mercato assume dimensioni internazionali allargando il proprio spazio da Chio alle Fiandre; contemporaneamente il contratto si snellisce nelle sue forme e abbandona i notai a favore dei sensali, operatori specializzati e meno paludati. Gli interventi pubblici sono ormai limitati a stabilire il rispetto di un regime fiscale che, attraverso una gabella, porta alle casse dello Stato introiti crescenti parallelamente allo sviluppo del contratto. Poche le leggi, e le consuetudini internazionalmente osservate tendono a cristallizzarsi in un testo

catalano, «Il consolato di Barcellona», punto di arrivo di un processo alimentato dalla prassi dei più importanti scali marittimi mediterranei.

Il Giacchero mostra come a Genova la partecipazione finanziaria ai rischi ed ai lucri assicurativi fosse estesa a tutta la cittadinanza, ed anche le famiglie più in vista non disdegnavano di rischiare i propri capitali in queste imprese: uno specchio quindi dello spirito di iniziativa e di imprenditorialità della città. Solo avvenimenti politici di grande rilievo per tutta l'Europa mediterranea muteranno questa situazione, in quanto i rapporti di forza ormai diversificatisi nel Mediterraneo porteranno le iniziative genovesi a quello che Giacchero chiama «un triste naufragio contro la barriera islamica»: stati barbareschi dediti alla pirateria e disunione degli stati europei esasperano il rischio e, soprattutto dopo la metà del secolo XV, si ripercuotono sul mercato assicurativo, anche se i premi non registrano aumenti sensibili, per la rinuncia degli armatori ad assumerne l'onere oltre una certa misura.

Anche per i secoli dell'età moderna il volume di Giacchero apporta un importante contributo alla storia dell'istituto assicurativo e della vita economica genovese, soprattutto per la valorizzazione e l'intelligente lettura delle fonti fiscali finora scarsamente o per nulla conosciute. I ritrovamenti archivistici consentono la costruzione di un prospetto relativo all'andamento della gabella di sigurtà e correlativamente del comportamento del mercato assicurativo genovese per almeno un secolo, dal 1590 al 1705.

Le fluttuazioni seguono l'evoluzione e le crisi dell'economia genovese. La grande stagione», come la chiama Giacchero, dura fino agli anni 1626-27, quando la gabella procaccia introiti veramente notevoli, finché non intervengono le insolvenze della corte spagnola, l'aggressione piemontese ed una pirateria non più solo barbaresca, ma savoiarda e francese. Questi fattori portano alla scelta della navigazione a convoglio, alla presenza nel Mediterraneo dei robusti vascelli inglesi ed olandesi, preferiti dai mercanti per la frequenza dei viaggi e la sicurezza offerta ai caricatori per la loro capacità difensiva, e si ripercuotono sul mercato assicurativo genovese deprimendo la domanda e le quotazioni dei premi.

Ancora una volta la storia delle assicurazioni riflette quella della città, ormai ai margini del grande commercio mondiale, monopolizzato dalle nuove potenze nazionali. In questo panorama e nel passaggio dal ruolo di protagonista a quello di comprimario della vita economica europea si possono però ancora trovare sprazzi di originalità creativa e risultati concreti che sono universalmente apprezzati.

Il primo aspetto ha riguardo ad alcuni risvolti assicurativi della creazione nel 1647 della Compagnia genovese delle Indie Orientali, mentre il secondo è dato dalla giurisprudenza della Rota civile genovese. Tra le carte della Compagnia si può rilevare quasi un'anticipazione delle assicurazioni sociali attuali: oltre infatti alle normali prescrizioni e cautele, esiste una tabella che stabilisce le indennità di risarcimento nei casi di menomazione degli organi e di inabilità permanente. L'impresa orientale fallisce ma, come afferma Giacchero, rimane con questa forma di assicurazione degli infortuni l'attestazione della solidarietà dei Genovesi per la gente di mare imbarcata sulle navi della repubblica.

Un discorso diverso e più complesso è da fare per le decisioni assicurative della Rota civile genovese e per la loro risonanza internazionale.

Nel 1529, nell'ambito della riforma costituzionale patrocinata da Andrea Doria, tendente a formalizzare il governo del patriziato, si pensa ad una migliore organizzazione della repubblica anche nella materia giurisdizionale. Mentre in campo politico istituzionale in altre nazioni si pongono le basi per quello che comunemente viene definito « stato moderno », a Genova si può parlare di aggiornamento e di razionalizzazione di strutture che rimangono medievali sia nella organizzazione sociale, sia in quella territoriale, che conserva una città dominante e privilegiata.

Il sistema delle magistrature di governo viene abbastanza profondamente modificato, pur nei limiti ideologici e concettuali ricordati prima, ma le strutture burocratiche – la cui riforma ha significato altrove il motore del processo di modernizzazione – rimangono sostanzialmente invariate e soprattutto non professionali, affidate cioè ai patrizi senza attenzione particolare alle competenze specifiche ed alla capacità di ricoprire una determinata carica. Solo in campo giurisdizionale si assiste ad un lento processo di adeguamento ad altre e più avanzate esperienze italiane ed europee, attraverso la creazione di tribunali centrali in sostituzione di antiche magistrature: il primo ad entrare in funzione è proprio la Rota civile.

È necessario premettere che la storia di questa magistratura si può fare *rebus sic stantibus*, cioè allo stato degli atti: può infatti sembrare paradossale, ma è purtroppo tristemente vero – ed altri, forse più famosi, esempi cittadini lo testimoniano! – che a circa quarant'anni dalla fine della seconda guerra mondiale si debba ancora lamentare la presenza di situazioni di disordine e di provvisorietà causate da quegli avvenimenti. La documentazione della Rota civile, patrimonio prezioso per la conoscenza della storia genovese dell'età

moderna, è preclusa alla consultazione degli studiosi. A tutt'oggi la sua presenza fisica si concreta in un muro di *filze*, accatastate in un angolo dell'Archivio di Stato, in attesa che vengano risolti i problemi di spazio che ne impediscono il riordino. Un muro di carte, quindi, che si oppone a qualsiasi buona volontà e che limita ad altre fonti le possibilità di ricostruire la storia di questo importante tribunale: ci rimane una raccolta di sentenze pubblicata nel 1582 «de mercatura», e molte altre sentenze, pubblicate successivamente fino alla fine del Settecento e reperibili in raccolte di materiale giuridico genovese (la più importante è presso la Biblioteca della Facoltà di Giurisprudenza di Genova). È questo il materiale che ci consentirà qualche osservazione sulle vicende giuridiche del contratto assicurativo nell'età moderna.

Si è già detto prima che la Rota civile è stata istituita a Genova nello stesso disegno di riforma di Andrea Doria: nel 1529, infatti, si decide di dare vita ad un tribunale centrale formato da dottori giuristi forestieri che durano in carica due anni, non sono immediatamente rieleggibili e devono sottostare al controllo dei Sindicatori, una volta esaurito il periodo del loro mandato.

Il nuovo organo giudicante assume le funzioni e la competenza di alcuni vecchi tribunali speciali: l'Ufficio di Mercanzia, che decideva le controversie *occasione mercantie*; quello di Gazaria, competente *supra facto navigandi*; quello di Banchi, competente per negozi di «comper e», «paghe» e «luoghi». Per un cinquantennio – fino al 1589, quando diventa competente per tutte le controversie civili e viene divisa in una sezione di merito ed una esecutiva – la Rota civile è specializzata in materia mercantile e marittima.

La presenza nel tribunale di giudici-giuristi, portatori quindi di una professionalità formata sui testi di diritto romano, e la specializzazione mercantile che costringe gli stessi membri dell'organo giudicante ad applicare i principi della consuetudine e della prassi mercantile, rendono l'esperienza del cinquantennio che va dal 1530 al 1589 di grande interesse. Si sviluppa, infatti, il tentativo di armonizzare l'esperienza di scuola, di diritto romano, con la pratica consuetudinaria: i risultati sono di grande importanza teorica e pratica se una scelta di sentenze della Rota, stampata nel 1582, ottiene rinomanza e viene utilizzata in tutti i maggiori tribunali europei. Nell'organo giudicante genovese si forma progressivamente uno 'stile' che contribuisce ad introdurre nella dottrina giuridica le più significative elaborazioni del mondo mercantile e dà un sostanziale apporto alla nuova scienza del diritto commerciale.

Nella raccolta a stampa delle *Decisiones Rotae de mercatura* le controversie assicurative non sono numerose: la spiegazione va certo ritrovata

nell'atteggiamento del tribunale, molto deciso nel respingere i cavilli giuridici apprestati dagli avvocati, a tutto vantaggio della buona fede mercantile. Per la qualificazione del contratto appare ormai consolidata la tradizione genovese che, dopo un breve periodo in cui ha delineato l'assicurazione come finto mutuo, è giunta a considerarlo come una finta compravendita. Grande rilievo assume nelle decisioni da un lato la valutazione della professionalità e della presumibile prudenza del mercante, dall'altro il contenuto ed il dettato letterale del documento assicurativo. Emerge anche, in queste sentenze, la posizione particolare della prassi genovese a proposito della 'baratteria' o dolo del capitano che, al contrario di quanto si rileva nella giurisprudenza di altre corti, non induce obbligo di indennizzo per l'assicuratore.

Di notevole respiro sono poi i temi relativi al risarcimento, collegati sia alla prova dell'avvenuto sinistro, sia alla possibilità di agire in via esecutiva prima che in giudizio ordinario, ottenendo quindi giustizia e rimborso con grande rapidità: la Rota tende, anche in questi casi, a scostarsi dalle rigide regole del diritto comune, accontentandosi nell'ipotesi della perdita della nave e del caso sinistro di prove molto lievi, addirittura di un solo testimone, purché sia persona al di sopra di ogni sospetto.

Un interessante caso riguarda la richiesta degli assicuratori Jacopo Gentile e Galeazzo de Ferrari di non essere molestati dalle istanze del loro assicurato Agostino Lomellini che pretende il risarcimento per la nave e il carico depredati dai pirati alla foce del Tevere. Il Lomellini presenta dei testimoni a cui la Corte non dà molto credito, mentre presta fede ad un certo Andrea Bello-mo: questi racconta che il capitano, recatosi a Roma, aveva incontrato una donna per la quale aveva dilapidato il ricavato della vendita delle merci che trasportava. Esaurito il denaro, *quasi desperatum*, era ricorso alla frode nella speranza di rimediare alle conseguenze delle proprie dissolutezze: da qui l'invenzione di un assalto di pirati infedeli, in una buia notte di febbraio, proprio in un periodo – come nota la Rota – in cui la pirateria, e più in generale la navigazione, non viene normalmente esercitata per i pericoli che la stagione comporta. Su queste basi la Rota fa salve le ragioni degli assicuratori.

I problemi della prova del caso sinistro, della possibile conoscenza dello stesso da parte dell'assicurato prima della stipulazione del contratto, e della rapidità del risarcimento sono tra i più ricorrenti anche nella giurisprudenza della Rota nei secoli successivi: di essa, però, per le ragioni dette in precedenza, è possibile solo fornire qualche esempio significativo, relativo alla fine del XVIII secolo.

Una prima sentenza, data nel 1783, si segnala per la sua apertura alla comparazione con la legislazione straniera e riguarda l'assicurazione « sopra drapperie di lana dette volgarmente *Pamine*, caricate in Exon, sulla costa d'Inghilterra, nella nave *Fortuna* del Capitano Cristian Frosberg, svedese, diretta per Livorno, di cui dopo la partenza, seguita sino di Febbraio 1782, più non s'ebbe notizia alcuna ». Il Tribunale, accertato che la nave « non era, dopo un anno e più di' decorso, in quel porto », conclude che « verificato si fosse nelle forme delle leggi permesse, il sinistro di detta nave e merci in essa caricate », e consente la richiesta del pagamento del danno da parte degli assicuratori.

Il decorso di un anno viene quindi ritenuto elemento sufficiente a presumere il naufragio sulla base di due considerazioni: in primo luogo le informazioni assunte da « Persone di questo Commercio più sperimentate », le quali hanno dichiarato che « nel decorso di pochi mesi sogliono d'ordinario compiersi i viaggi che s'intraprendono con Navi da qualunque Caricatore della Costa d'Inghilterra per l'Italia ». A detta dei giudici, tuttavia, ciò che « rese l'animo nostro su questo punto più determinato, e deciso, fu l'osservazione da noi fatta alle ordinanze delle altre nazioni d'Europa le più rinomate in commercio »: in primo luogo l'Ordinanza francese del 1681, che stabilisce la possibilità di procedere all'abbandono ed alla richiesta di risarcimento « alla fine di un anno per li viaggi comuni, e di anni due per li viaggi più lunghi » e dichiara che « i viaggi da Francia per Moscovia, Canada, Terranova, Coste ed Isole d'America, e Capoverde, Costa di Guinea e tutti gli altri Paesi prima del Tropico siano riputati i viaggi più lunghi, e di gran distanza »; le leggi di Amburgo del 1731, secondo le quali « se d'alcuna Nave carica per qualche Porto d'Europa se ne ritardi la notizia per tre mesi, oltre il tempo, in cui suol d'ordinario eseguirsi il viaggio, che avesse intrapreso, debbasi intender perduta, e gli Assicurati in libertà di far l'abbandono »; il Codice marittimo di S.M. Prussiana, che richiede invece – perché si presuma il naufragio – sei mesi di tempo per i viaggi più brevi, un anno per quelli di « maggior lontananza », e due anni per quelli che si fanno in « Paesi più remoti ». Un anno per i porti più vicini e due per quelli più lontani è il termine fissato dalle leggi di Amsterdam, pubblicate nel 1747, e negli stessi termini sono le previsioni delle leggi di Copenaghen del 1746 e di Stoccolma del 1750.

A Genova non esiste una legge che determini questa ipotesi, ma ancora una volta la materia assicurativa, e marittima in genere, viene più volentieri riportata a prassi internazionali piuttosto che ad usi locali. Il dato normativo sostanzialmente uniforme in Europa viene considerato determinante al punto da allontanarsi dalle consuetudini e dalle procedure a cui normalmente la Corte fa riferimento. La sentenza aggiunge infatti che

« se nelle Decisioni di simili materie fu costume de' Tribunali il differire al parere de' Negozianti ... credemmo tanto più ragionevole ed equo il disposto delle ridette costituzioni, le quali non sogliono ordinariamente promulgarsi, che previo un maturo consiglio con Persone nel commercio le più sperimentate ».

Il tribunale aggiunge infine una giustificazione giuridica a tale decisione, riprendendo un tema ed una suggestiva comparazione già utilizzata dalla Rota Romana e da Casaregi:

« siccome l'incendio o Naufragio delle Navi suole in certa maniera denominarsi la morte, ed il fine di queste macchine, che per un più facile commercio furono dalla umana industria inventate, debba credersi accaduto alle medesime alcuno dei sopradetti infortuni allor quando decorso sia un sufficiente tempo, senza che più siasene avuto alcun avviso, in quella guisa appunto che presumersi suole la morte di taluno, il quale dalla Patria allontanatosi più non manda per molti anni avviso di se, venendo a tutto fondamento riputato per morto, allorché dopo dieci, o dodici anni più non si ebbe contezza alcuna di sua Persona, e va tanto innanzi tal presunzione, a segno di comunemente credersi con questa sola aperto il caso della successione intestata a favore del prossimiore ... ».

Alcuni di questi temi ricompaiono in un altro testo giuridico del 1786, una difesa di parte sostenuta dagli avvocati Giuseppe Bianchi, Agostino Queirola e Giacomo Bafico di fronte alla Rota a proposito di un altro problema classico dell'assicurazione, cioè la possibilità che la polizza sia stata stipulata in frode degli assicuratori, dopo la notizia dell'avvenuto sinistro.

L'evento si è verificato a Cochín, sulla costa occidentale dell'India, il 19 maggio 1782, al brigantino *Governo Feliz*, comandato dal capitano portoghese Gio. Alves Chellas, mentre l'assicurazione sul carico risulta stipulata a Genova ben cinque mesi dopo, cioè nell'ottobre del 1782. Ci si pone quindi il problema della probabile conoscenza del fatto da parte degli assicurati e gli avvocati avversari cercano con tutti i mezzi a propria disposizione di avvalorare la presunzione di scienza. In primo luogo si fa ricorso ai dati giuridici che, anche questa volta, spaziano su diverse esperienze straniere, allo scopo dichiarato, nella circostanza, di porre in evidenza le peculiarità della legislazione genovese. Si insiste con particolare forza su come non sia un fatto isolato la finzione che attraverso le assicurazioni si faccia rinascere una cosa perduta:

« Quindi è, che quella vita civile, che accordano talvolta le Leggi a un Defonto, di cui se ne ignora il trapasso, e quegli effetti di reale proprietà, che gode un Possessore di buona fede colla sola proprietà putativa, sono quelli medesimi, che rendono universalmente valevole il contratto di Assicurazione, ancorché ne sia precedentemente posto in salvo, o già estinto il Soggetto ... ».

Si tratta ovviamente di finzioni legali che, per evitare abusi, sono state « provvidamente limitate, e ristrette da tutte le legislazioni d'Europa » che hanno fissato entro quali limiti si possa parlare di scienza presunta: viene di norma fissato un parametro (spazio percorso da un corriere ogni ora) in funzione del quale è calcolato il tempo necessario alla notizia per giungere a destinazione. Lo statuto genovese è tra le legislazioni europee piuttosto liberali

« ... volendo togliere ogni adito alle frodi dichiara nulle affatto le Sicurtà procurate dopo il caso sinistro, ed in tal tempo *quod notitia verosimiliter haberi potuerit*: né altra ' diver-

sità vi si trova dalle riferite Legislazioni se non che, mitigando piuttosto il rigore contro gli Assicurati, fissò la scienza presonta col calcolo di sole due miglia per ora, quando invece essendo stata dalle altre Nazioni stabilita anticamente una sola lega, sempre maggiore delle due miglia, parve non di meno alli più moderni troppo lungo il tempo di un'ora a percorrerla ... ».

Rimane però il problema di fondo di misurare la distanza del luogo dell'avvenuto sinistro da quello della stipulazione del contratto, e gli avvocati devono scontrarsi contro la diffidenza dei giudici nei confronti delle teorie della misurazione sulle carte geografiche:

« ... Per verità si farebbe troppo torto alle cognizioni del Tribunale, non meno che a quelle dei MM. Contrari, se volessimo vendicare la verità di una regola costantemente ricevuta nel misurare le distanze dei Paesi colla dinumerazione dei gradi. Di ciò essi neppure dubiterebbero, se scuotendosi per un momento dalle ordinarie raccolte dei polverosi Volumi delle Biblioteche Legali, volessero rivolgersi agli atti delle Accademie, e procedendo coll'assioma adottato eziandio nel Foro *Peritis in arte credendum*, si compiacessero di accordare a questi nelle loro dimostrazioni di una certezza poco meno che matematica, quella credenza, che assai liberalmente sogliono prestare alli semplici detti di uno Scrittore Giureconsulto, a cui qualche volta altra ragione non va congiunta fuori di quella del *ipse dixit*. E siccome le scienze delle proporzioni dalla conosciuta dimensione di un diametro, o di una diagonale ci fanno senza dubbio conoscere la circonferenza di un circolo, e la misura dei lati di un qualunque quadrato, così del pari dal numero conosciuto dei gradi ci guidano felicemente al calcolo delle distanze di qualunque termini uno dall'altro, che nel Globo Terrestre possono figurarsi ». Si tratta invero di « erudizione assai excentrica alle formule forensi » e quindi non accetta ai giudici.

La strada più sicura rimane quindi la misurazione delle distanze sulla base delle opere dei geografi e dei viaggiatori. Si inizierà in questo modo un curioso *excursus* ricostruttivo con tocchi di esotismo e di cultura etnologica: il computo inizia dalle Coste del Malabar che « contengono i più belli paesi delle Indie, e nell'infinità di quelle Campagne non si vede mai neve, o gelo, che possono impedire li Viaggiatori ».

Un corriere espresso recante la notizia del sinistro a Genova non avrebbe quindi trovato alcuna difficoltà in quei luoghi, a percorrere due miglia l'ora, secondo la previsione dello statuto genovese; la stessa distanza può essere egualmente ben coperta nel prosieguo del viaggio.

Dalle coste del Malabar si passa a Surate « situata nel Reame di Guzarate, celebre tra le Province, nelle quali è diviso il Mogol. Città ove risiede un numero prodigioso di commercianti di tutte le Nazion ». In essa « li Mercadanti vi conducono col mezzo di Cammelli, Dromedarj, e Somari le loro Drogherie, senza che vi siano mai querele per incursione dei Ladri, perchè vegliano molte compagnie di Gente armata sotto gli ordini del

Pousdar, che corrono il gran cammino, e i Villaggi per conservare la sicurezza, e il riposo del fiorito Commercio, che ivi si esercita da tutte le Nazioni del Mondo ». Da Surate si passa a Cambaia, indi a Tiz ove si viaggia speditamente in quanto è possibile « farsi condurre dai Buoi, che colà vi sono fortissimi, in guisa che per sessanta continue giornate fanno quaranta, e quantancinque miglia per giorno, e quello dei Palanchini, nel quale con tutto il comodo a braccia d'Uomini, come nelle nostre Portantine si giungono a fare quaranta miglia per giorno ». Si continua poi per la Persia e la Turchia « munite di Alberghi detti con altro nome Carvanserrai, che specialmente nella Persia sono comodi, belli, e situati in distanze convenientissime ove si alloggiano indifferentemente poveri, e ricchi senza obbligo di spesa veruna quando portino seco le provvigioni ». Si attraversa Ispahan, capitale della Persia « la più bella, e la più grande di tutto l'Oriente, e che sussiste nell'opulenza senza mari, e senza fiumi, dove il tutto vi si trasporta per mezzo dei Cammelli ... che si chiamano dai Persiani i loro Navigli di Terra »; da qui ad Aleppo e a Costantinoli, ed ancora per terra via Belgrado, Buda e Vienna fino a Genova. La distanza complessiva è calcolata in 5037 miglia, che certo si può percorrere in un tempo inferiore a cinque mesi, cioè al periodo trascorso tra l'avvenuto sinistro e la stipulazione del contratto. E quindi da presumere la conoscenza da parte degli assicurati, e gli avvocati chiedono di liberare gli assicuratori dall'obbligo di pagamento.

Al di là delle curiosità geografiche e culturali, rimane la considerazione della difficoltà in questi casi di pervenire alla conoscenza della verità. La velocità delle notizie corre insieme ai progressi tecnici e, nel secolo successivo, sarà soprattutto il telegrafo a segnare sostanziali cambiamenti in questo campo.

Le assicurazioni settecentesche si muovono ormai in condizioni nuove rispetto al passato: la nascita di Compagnie provviste di grandi capitali per gestire, per lo più in regime di monopolio, il settore assicurativo preparano la strada ai fenomeni ottocenteschi delle mutue e delle compagnie a premio fisso: in questo periodo rimangono anche in campo dottrinale e giurisprudenziale testimonianze di grande interesse, quali le opere di Marré e Parodi, professori nell'Ateneo genovese, e le sentenze del Senato, tribunale che ha preso il posto della Rota. Di quest'ultimo materiale si è avuto modo di presentare qualche anno fa una silloge ed un commento, sempre per iniziativa dell'Italia Assicurazioni.

Lo scritto di Giacchero segue con grande partecipazione lo sviluppo delle compagnie assicuratrici ottocentesche, in un periodo che vede ancora Genova e la Liguria all'avanguardia in Italia, e descrive con efficacia il superamento delle difficoltà derivate dal passaggio, non senza traumi, dalla navigazione a vela a quella a vapore. Nell'ambiente ligure è proprio l'Italia Assicurazioni, sorta nel 1872, a proporsi con metodi, capitali e dimensioni adeguati ai nuovi tempi ed alle mutate esigenze.

Vogliamo chiudere riprendendo una lucida affermazione di alcuni assicuratori settecenteschi che, nel chiedere allo stato genovese migliori condizioni operative, dichiaravano:

« Le assicurazioni marittime sono una delle più grandi e più felici intraprese del Commercio; la necessità ne ha fatto nascere l'idea, e l'industria avendola sviluppata. l'uso di esse è divenuto prezioso alla Società in una nuova branca di negoziazione estesa ormai, e perfezionata presso tutte le colte Nazioni, che hanno con questo importante soccorso ampliate prodigiosamente le contrattazioni marittime, moltiplicata, e resa più rapida la circolazione, e tutti gli affari mercantili ».

Una penetrante analisi che dimostra ancora una volta l'importanza di conservare il legame con il passato, nella coscienza di una eredità che costituisce un patrimonio di idee e di esperienze per operare nel presente e rafforzare un settore da sempre trainante nella vita genovese. È questo anche l'insegnamento di Enrico Bensa, espresso un secolo orsono alla fine del suo volume:

« Ormai che l'Italia, riassunta a dignità di nazione, è chiamata a ravvivare le fonti della sua vita economica, fondamento necessario alla grandezza civile, non parrà inutile consiglio il volgere l'attenzione a quelle discipline onde salì per lo addietro a tanta prosperità e rinomanza ».

Nota bibliografica

Per questa introduzione si è fatto riferimento ai seguenti testi: E. BENSA, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, Genova 1884; F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, I, *Le fonti*, Roma 1975; G. STEFANI, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*, Trieste 1956; *L'Italia e le assicurazioni nel secolo XIX. Casi giudiziari 1815-1877*, a cura di V. PIERGIOVANNI, Genova 1981; *Otonis et Rahewini Gesta Frederici I imperatoris*, a cura di G. WAITZ - B. VON SIMSON, Hannover-Leipzig 1912 (*Monumenta Germaniae historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi*, 46); R.S. LOPEZ, *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Torino 1975; G. CASSANDRO, *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli 1974; F. SCHUPFER, *Manuale di storia del diritto italiano. Le fonti*, Città di Castello 1904; B. BOSCO, *Consilia*, Lodani MDCXX; *Decisiones Rotae Genuae de mercatura et pertinentibus ad eam*, Genuae MDLXXXII; *Decisione della M. Rota civile nella Januen. Assesurationis de' 4 giugno 1783 nanti il prestantissimo Roberto Ondedei Commissario*, Genova MDCCLXXXIII; *Lo statuto civile Lib. 4 § Securitates verificato nella sicurtà marittima fatta in Genova dopo il sinistro del Bregantino Governo Feliz portoghese naufragato cinque mesi prima in Cochín*, Genova MDCCLXXXVI; *Esposizione de' MM. Affittuarij de' diritti sopra le assicurazioni marittime agli Illustrissimi Protettori e Gran Consiglio delle Compere di S. Giorgio*, Genova MDCCLXXXV.

INDICE

Presentazione	pag.	7
Tabula gratulatoria	»	9

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

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

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

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

Diritto canonico medievale

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

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

Scienza e pratica commerciale e marittima

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

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

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

Avvocatura e notariato

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

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



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

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

ISBN - 978-88-97099-08-6

ISSN - 2037-7134

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