

VITO PIERGIOVANNI

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



## Brevi note dottrinali e giurisprudenziali in tema di naufragio

Con la consueta amabile cortesia la collega Revelli mi ha chiesto un contributo che abbia per tema il naufragio e che possa entrare a far parte delle raccolte di saggi da lei curati che, nel dipanarsi tra le varie tipologie di viaggi, ha quest'anno avuto per tema gli abissi marini.

Ho pensato, al proposito, di riproporre il commento ad alcune sentenze del Senato di Genova, elaborate nella prima metà dell'Ottocento, che ho avuto modo di ripubblicare alcuni anni orsono e che erano incentrate soprattutto sui riflessi di tipo assicurativo di questa tipologia di sinistro marittimo<sup>1</sup>.

Il punto di partenza può essere una definizione tratta da un progetto di Codice marittimo elaborato a Napoli da Michele De Jorio nel 1781:

« Il naufragio, *navis fractio*, è la perdita della nave. Allora succede quando la nave mentre sta navigando, tanto carica di mercanzie, quanto senza mercanzie, o per fortuna di mare, o per essere seguitata da vascelli nemici, o per qualsivoglia causa di sventura anderà a traverso a terra, ed ivi si romperà in maniera, che non potrà essere accomodata per seguire il suo viaggio. Lo stesso è se la nave va a fondo. Questo è il vero naufragio »<sup>2</sup>.

La perdita della nave negli abissi marini è considerata, quindi, la forma effettiva di naufragio e la giurisprudenza ottocentesca del Senato di Genova si preoccupa di definire i termini dei risarcimenti da addebitare agli assicuratori.

È noto che 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.

---

\* Pubbl. in *Da Ulisse a ... : il viaggio negli abissi marini tra immaginazione e realtà*, Atti del 6. Convegno internazionale, Imperia, 6-8 ottobre 2005, a cura di G. REVELLI, Pisa 2007 (Memorie e atti di convegni, 38) pp. 395-400.

<sup>1</sup> *L'Italia e le assicurazioni nel secolo XIX. Casi giudiziari 1815-1877*, a cura di V. PIERGIOVANNI, Genova 1981, pp. 43-46.

<sup>2</sup> *Il Codice marittimo del 1781 di Michele De Jorio per il Regno di Napoli*, a cura di C.M. MOSCHETTI, II, Napoli 1979, p. 1040. Si veda C.M. MOSCHETTI, *Naufragio*, in *Enciclopedia del diritto*, XVII Milano 1977, pp. 547-558.

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>3</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 di Genova, 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 Kerci (Kerc), città all'imbocco del Mar Nero, si porta verso Teodosia (l'antica colonia genovese di Caffa, oggi Feodosija) 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>4</sup>.

Il Senato rigetta la domanda ritenendo che, essendo prevista nella polizza la possibilità di altri scali ed essendo quelli effettuati posti sulla rotta di

---

<sup>3</sup> «*Giurisprudenza dell'Ecc.mo R. Senato di Genova ossia collezione delle sentenze pronunciate dal R. Senato di Genova sovra i punti più importanti di diritto civile e commerciale, e di procedura*», compilata dagli avvocati Francesco Magioncalda, Luigi Casanova, Niccolò Gervasoni, Genova 1826 e sgg., Anno 1831, pp. 224-229.

<sup>4</sup> «*Giurisprudenza del Senato di Genova*», Anno 1834, pp. 113-114.

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>5</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>6</sup>. Si tratta cioè di stabilire se configuri caso fortuito risarcibile da 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 Marrè<sup>7</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>8</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 assicuratori oppongono alla richiesta di risarcimento che il viaggio non può

---

<sup>5</sup> G. MARRÈ, *Corso di diritto commerciale*, Genova 1822/23, p. 281.

<sup>6</sup> « *Giurisprudenza del Senato di Genova* », Anno 1834, pp. 597-601.

<sup>7</sup> G. MARRÈ, *Corso di diritto* cit., p. 309.

<sup>8</sup> « *Giurisprudenza del Senato di Genova* », Anno 1834, pp. 597-601.

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>9</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>10</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>11</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>12</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 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 Sant'Onorato. È proprio il testimoniale reso a Cannes dal capitano e da

---

<sup>9</sup> J.L.M. DE CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*, in *Opera omnia cum additionibus*, I, Venetiis MDCCXL, disc. LXVII, p. 212.

<sup>10</sup> G. MARRÈ, *Corso di diritto cit.*, p. 278.

<sup>11</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto commerciale*, IV, Genova 1857, p. 174.

<sup>12</sup> «*Giurisprudenza del Senato di Genova*», Anno 1835, pp. 390-393.

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>13</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 notizia» per poter sostenere la preventiva scienza del sinistro, dal momento che non bastano presunzioni o timori<sup>14</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>15</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>16</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 abbia discusso un quesito, posto dal Guardasigilli,

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, Anno 1830, pp. 410-415.

<sup>14</sup> *De mercatura decisiones et tractatus varii ...*, Lugduni MDCX, dec. XLII, p. 165.

<sup>15</sup> G. MARRÈ, *Corso di diritto* cit., p. 269.

<sup>16</sup> C. PARODI, *Lezioni di diritto* cit., IV, p. 97.

« se per la invenzione dei telefoni elettro-magnetici 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>17</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>18</sup>.

---

<sup>17</sup> A. AQUARONE, *L'unificazione legislativa e i codici del 1865*, Milano 1960, p. 434.

<sup>18</sup> S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano 1981<sup>2</sup>, p. 94.

## 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