

La più antica disciplina del contratto di assicurazione: le Ordinanze sulle sicurtà marittime

Estratto da ASSICURAZIONI, rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private,
Anno LXXIV, n. 4 LXXIV, (2008), I, p. 683.

È convincimento unanime che l'assicurazione si sia formata nella prassi e si sia sviluppata nell'ambiente mercantile ancora prima che nei vari paesi si iniziasse a legiferare in materia¹.

Le prime polizze, nate dal bisogno comune a tutte le genti di mare di tutelare i traffici marittimi², sono apparse in Italia nella prima metà del Trecento³ ad opera di mercanti fiorentini⁴ e si sono ben presto diffuse in Spagna e poi in Francia e nei Paesi Bassi fino alle città tedesche anseatiche.

¹ Tutti gli autori sono concordi su questo punto. Per tutti cfr. Giuseppe Stefani, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*, 2 voll., Trieste, 1956, vol. 1, p. 59; Federigo Melis, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (sec. XIV-XVI)*, Roma, 1975, p. 166 e Antonio La Torre, *L'assicurazione nella storia delle idee*, Roma, 1995, pp. 143-148.

² Un documento veneziano del Quattrocento lo definisce, con un'efficace espressione, il bisogno di «viver sicuri quando i po». Anche un corrispondente di Francesco Datini sentiva questo bisogno, tanto che, in una lettera del 22 febbraio 1399, gli scriveva: «Non abiate pensiero ch'io mandi nostra merchatantia i' niuna parte senza sichurta: io voglio che noi guadangnamo innanzi meno e viviamo sichuri», cfr. F. Melis, *Origini...* cit.^[1], p. 60. A ben guardare, la nascita del contratto di assicurazione va fatta risalire al momento in cui al bisogno di sicurezza di chi andava per mare si è affiancato il bisogno di guadagno di mercanti che, in maniera sistematica, si assumevano il rischio dietro compenso senza essere in alcun modo coinvolti nel viaggio marittimo, cfr. Armando Saporì, *Per la storia dei sentimenti. Divagazioni sulle assicurazioni* in «Assicurazioni», Roma, anno 25, (1958), pt. 1, pp. 3-17 e Karin Nehlsen-von Stryk, *Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento* in «Assicurazioni», Roma, anno 48, (1981), pt. 1, pp. 354-355.

³ Manca la prova di un'attività assicurativa in Spagna nel corso del secolo XIV che possa paragonarsi a quella molto abbondante offerta dall'Italia nello stesso periodo, cfr. Clemente Persico, *Le assicurazioni nel medioevo*, in «Assicurazioni», Roma, anno 29, (1962), pt. 1, pp. 564-567 e A. La Torre, *op. cit.*^[1], p. 129.

⁴ Fra gli altri, Melis e Heers attribuiscono ai mercanti fiorentini, piuttosto che a quelli genovesi, una tradizione più remota e consolidata nell'uso del contratto di assicurazione, cfr. Federigo Melis, *L'economia fiorentina del Rinascimento*, Firenze, 1984, pp. 121-126 e Jacques Heers, *Genova nel Quattrocento*, Milano, 1983, p. 141.

Ma, se spetta quindi al nostro paese il merito di avere “inventato” l’assicurazione (la riprova viene fornita dai documenti rinvenuti anche di recente nei nostri archivi notarili), non va attribuito all’Italia quello di aver dato per prima una sistemazione normativa a questo contratto.

Infatti le prime leggi italiane in materia⁵, promulgate allo scopo di frenare gli abusi e difendere l’interesse del commercio nei confronti degli stranieri, erano soprattutto ispirate da finalità protezionistiche: in poche parole, ad esse mancava l’impronta spiccatamente politica e quindi il carattere di un coerente disegno normativo.

Il primato di aver creato un corpo sistematico di norme giuridiche dirette a disciplinare il contratto di assicurazione va invece assegnato alla Spagna perché sono stati i magistrati di Barcellona a creare per primi, con le note Ordinanze sulle assicurazioni marittime⁶, una legislazione organica in questo campo, facendo proprio quel patrimonio di insegnamenti che nel corso di almeno un secolo e mezzo la gente del mondo marittimo aveva ricavato da esperienze sovente fortunate.

È per questa ragione che Cassandro, riconoscendo la rilevanza giuridica di questa normativa catalana, sostiene che «per trovare da noi qualche cosa che possa accostarsi per completezza di sistema al diritto barcellonese, bisogna scendere alla fine del secolo XVIII, al *Codice per la veneta mercantile marina ... del 1786*»⁷.

⁵ Sono tutte leggi speciali ben lontane da una codificazione del nostro istituto. Fra le altre, il decreto del 1369 del doge genovese Gabriele Adorno contro gli abusi in assicurazione, lo statuto del 1393 con il quale l’Ufficio di mercanzia di Firenze riservava ai soli fiorentini l’assicurazione delle loro navi e delle loro merci e la legge del 1421 del Senato veneto sulla proibizione di assicurare le navi forestiere e le merci imbarcate su di esse. F. Melis, *Origini...* cit.^[1], p. 166 afferma che «la prima legislazione italiana è quella fiorentina del 1523».

⁶ Le Ordinanze emanate fra il 1435 e il 1484 sono pubblicate per esteso in catalano (la loro lingua originale) da Ferran Valls i Taverner, *Consolat de mar*, 3 voll., Barcelona, 1930-1933, vol. 3, 1933, pp. 31-105; con testo a fronte catalano-francese da Jean Marie Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, 6 voll., Paris, 1828-1845, vol. 5, 1839, pp. 493-543 e tradotte in spagnolo da Antonio de Capmany y de Montpalau, *Apendice a las costumbres maritimas del Libro del Consulado* in «Codigo de las costumbres maritimas de Barcelona, hasta aqui vulgarmente llamado Libro del Consulado», Madrid, 1791, pp. 69-89.

⁷ Cfr. G. Cassandro, *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli, 1982, p. 251. Dello stesso parere è Antonio Padoa Schioppa, *Italia ed Europa nella storia del diritto*, Bologna, 2003, p. 536.

Le Ordinanze di Barcellona sulle assicurazioni marittime sono sei⁸, promulgate nel giro di cinquant'anni (1432-1484), e permettono di seguire lo sviluppo graduale e continuo dell'assicurazione marittima fino al momento in cui – quando questo istituto è stato riconosciuto come uno strumento necessario al commercio⁹ – esse acquistarono un carattere internazionale penetrando nel diritto marittimo di tutte le nazioni mediterranee e nordeuropee¹⁰.

Due di queste Ordinanze (quelle del 1436 e del 1461) non sono altro che modifiche o ampliamenti delle precedenti, mentre quella del 1432 pone soltanto il divieto di assicurare navi e merci dei nemici.

Le formulazioni più complete, oggetto di studio da parte degli storici del diritto, sono le Ordinanze del 1435, del 1458 e del 1484. In particolare l'Ordinanza del 3 giugno 1484, la più organica, ha beneficiato di un'eccezionale diffusione e notorietà essendo stata inserita in appendice in quasi tutte le numerose edizioni del *Consolato del mare*¹¹, e con quest'ultimo ha formato un corpo unico¹²,

⁸ A dire il vero, tutti gli autori ne ricordano soltanto cinque, ma è Pelàez ad aver segnalato anche una sesta Ordinanza del 1432 promulgata soprattutto allo scopo di proibire le assicurazioni sopra navi di nazionalità veneziana, fiorentina, genovese, pisana, lucchese, senese, e lombarda. Di questa breve Ordinanza, originata dalla guerra in corso con quegli stati e sospesa nel 1434 non appena cessarono le ostilità, si conserva solamente un testo manoscritto custodito nella Biblioteca de Catalunya, cfr. Manuel J. Pelàez, *La normativa de seguros más antigua de España: la Ordenanza de seguros marítimos de Barcelona de 1432*, Barcelona, 1989. L'Ordinanza del 1432 è pubblicata per intero in Manuel J. Pelàez, *Cambios y seguros marítimos en derecho catalan y balear*, Bologna, 1984, pp. 127-128.

⁹ Il cap. XIV dell'*Ordinatione sopra le sicurtà maritime* inizia così: «le sicurtà sono contratti tali che si fanno per il camino della merchantia».

¹⁰ Cfr. F. Valls i Taverner, *op. cit.*^[6], vol. 3, pp.5-7.

¹¹ Del *Consolat de mar* si conoscono, fra gli altri, due manoscritti conservati a Parigi alla Bibliothèque Nationale de France databili fra il XIV e il XV secolo; entrambi riportano, collocata in fine, un'Ordinanza sulle assicurazioni: il primo l'Ordinanza del 1436 e il secondo, che è posteriore a questo, quella del 1458, cfr. Travers Twiss, *Rerum Britannicarum medi ævi scriptores. Monumenta juridica*, 4 voll., Abingdon, reprint 1985, vol. 3: *The Black Book of the Admiralty*, pp. XXIV-LIII. Camillo Giardina, *Una traduzione italiana del Consolato del mare del 1479* in «Rivista del diritto della navigazione», anno 2, (1936), pp. 200-205 riferisce dell'esistenza alla Biblioteca della Società di storia patria di Palermo di un codice manoscritto in italiano intitolato *Libro de lo officio del consolato ... et costume del mare* datato 10 gennaio 1479 che comprende l'Ordinanza catalana sulle assicurazioni (a causa del suo cattivo stato di conservazione non è possibile

già a partire dall'*editio princeps* in catalano stampata a Barcellona fra il 1483 e il 1484¹³. Così è stato anche per la prima edizione in italiano del 1519 e per quelle successive che hanno costituito la principale stesura per le traduzioni nelle diverse lingue europee¹⁴. E altrettanto è avvenuto con il *Libro del Consolato*, qui riprodotto in anastatica nell'edizione veneziana del 1567, nel quale è posta in fine un'*Ordinatione sopra le sicurtà maritime* che non è altro che la fedele traduzione dal catalano in italiano dell'Ordinanza del 1484¹⁵.

Da un punto di vista sostanziale questa Ordinanza, che abroga le precedenti leggi in materia, fissa alcuni principi fondamentali e disciplina il contratto di assicurazione allo scopo di tutelare l'interesse pubblico e di salvaguardare allo stesso tempo i diritti di entrambi i contraenti: l'assicurato e l'assicuratore. Essenziali sono i punti relativi all'assoluta libertà di assicurare navi e merci anche di

stabilire se quella del 1435 o quella del 1458 oppure entrambe). Questa notizia è ripresa da Enrico Spagnesi, *Aspetti dell'assicurazione medievale*, in «L'assicurazione in Italia fino all'Unità», Milano, 1975, pp. 105-106.

¹² Cfr. Enrico Bensa, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, Genova, 1884, p. 83 e J.M. Pardessus, *op. cit.*^[6], vol. 5, p. 523, nota n. 1.

¹³ L'*editio princeps* del *Llibre del Consolat de mar* comprende l'Ordinanza del 1458 e, in un fascicolo aggiunto, quella del 1484, cfr. Antonio de Capmany y de Montpalau, *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 4 voll., Madrid, 1779-1792, vol. 1, 1779, pp. LXIX-LXXII e la riproduzione facsimilare a cura di Pedro Bohigas, *Llibre del Consolat de mar*, Barcelona, 1953.

¹⁴ La versione italiana ha avuto maggiore diffusione del testo catalano, cfr. E. Bensa, *op. cit.*^[12], p. 104, nota n. 3 e Oddone Sciolla, *Dell'edizione principe del Consolato del mare* in «Atti delle manifestazioni culturali pro Tabula d'Amalphi», Napoli, 1934, p. 5. È indicativo il fatto che nella prima edizione di Leida del *Consolato del mare* è addirittura riprodotto il testo in italiano con la traduzione a fronte in lingua olandese, cfr. *Il Consolato del mare ... Het Consulaat van deZee*, Leiden, 1704. Questa edizione del *Consolato* non riporta l'Ordinanza sulle assicurazioni che non figura neppure nelle edizioni commentate da Casaregi il quale non le considerava leggi riconosciute dal nostro ordinamento, ma semplicemente regole applicabili solo se recepite dagli usi, cfr. Lorenzo Maria Casaregi, *Discursus legales de commercio*, 3 voll., Firenze, 1719-1729, vol. 1, 1719, p. 27: «leges particulares civitatis Barchinoniensis non sunt attendendae in aliis mundi emporiis, nisi eas de consuetudine receptas fuisse probatum fuerit».

¹⁵ Le differenze con l'Ordinanza originale sono veramente di scarso rilievo e riguardano il numero dei capitoli che sono 25 nell'edizione in catalano e 27 in quella in italiano (a causa della suddivisione in tre capitoli del cap. I dell'Ordinanza del 1484).

cittadini stranieri; alla titolarità dell'assicurato degli interessi coperti¹⁶; al pagamento anticipato del premio¹⁷; all'inassicurabilità delle navi e delle merci di proprietà di stranieri con partenza al di là dello stretto di Gibilterra¹⁸.

Ma, nello sforzo di impedire pratiche abusive, l'Ordinanza pone anche limiti e precisi vincoli all'assicurazione¹⁹ e, a garanzia della rigorosa osservanza delle disposizioni in essa contenute, prescrive che a) tutte le assicurazioni devono essere stipulate con atto pubblico²⁰; b) l'intera normativa è inderogabile e deve essere obbligatoriamente richiamata in polizza; c) in caso di controversia, le parti devono sottoporsi alla giurisdizione dei Consoli del mare con rinuncia al ricorso alla magistratura ordinaria; d) gli assicurati devono prestare giuramento sulla veridicità degli accordi presi; e) i tra-

¹⁶ Cap. XI. Questa norma anticipa di molti anni la concezione, oggi accettata universalmente, che l'interesse, insieme al rischio, è un elemento essenziale del contratto, cfr. Rodrigo Urà, *Moderni orientamenti sul concetto giuridico dell'assicurazione nella dottrina spagnola e ispano-americana*, in «Assicurazioni», Roma, anno 29, (1962), pt. 1, pp. 147-199.

¹⁷ La ragione di questa norma secondo Vivante (ma la spiegazione non convince) «sta nel sospetto delle scommesse, perché i giocatori non amano anticipare le loro poste, ma le pagano quando il gioco è finito» e pertanto «le Ordinanze impongono l'anticipato pagamento del premio proprio per distinguere il contratto serio dal gioco», cfr. Cesare Vivante, *Il contratto di assicurazione*, 3 voll., Milano, 1885-1887, vol. 1, 1885, p. 16. A Venezia era sufficiente che il premio venisse pagato entro un anno dalla stipulazione del contratto, cfr. Giovanni Cassandro, *Saggi...* cit.^[7], p. 245.

¹⁸ L'Ordinanza non voleva penalizzare i mercanti genovesi che dovevano mantenere i collegamenti da loro organizzati con i porti della Manica e del Mare del nord, cfr. Lucas Alexandre Boiteux, *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 107. Il cap. IV precisa, spiegando il significato di questa disposizione a salvaguardia dei beni esposti ai rischi della navigazione, che «è ignoto che fuste siano, ne se ne puo sapere la verita de le dette robbe che si caricano in dette fuste ... ne se ne possa fare giudicio alcuno».

¹⁹ Cfr. Karin Nehlsen-von Stryk, *L'assicurazione a Venezia nel xv secolo*, Roma, 1988, p. 24.

²⁰ Cap. IX. Ai primordi dell'assicurazione, le polizze venivano anche stipulate verbalmente o, se per iscritto, senza alcuna formalità, cfr. E. Bensa, *op. cit.*^[12], p. 44. Ascanio Baldasseroni, *Delle assicurazioni marittime*, 3 voll., Firenze, 1796, vol. 1, p. 36 ricorda che «usavano gli antichi di fare assicurazioni senza scritto, le quali erano chiamate *in confidenza*».

sgressori, assicurati e assicuratori, sensali²¹ e notai, sono condannati al pagamento di cospicue multe²².

L'Ordinanza disciplina anche l'intervento nel contratto del sensale di assicurazione – un necessario intermediario fra assicurato e assicuratore che acquistò presto grandissima importanza, riconosciuta e sanzionata dalla legge²³ – vietandogli di partecipare a contratti non redatti da notaio²⁴.

All'esigenza di regolare il mercato controllato da mercanti avidi di speculazioni²⁵ e di tutelare l'assicuratore contro la frode dell'assicurato o contro un suo comportamento negligente fa riscontro l'obbligo impostogli di far valutare le cose assicurate secondo il loro giusto prezzo e di dichiarare in polizza se esistono altre assicurazioni per le stesse cose²⁶, ma soprattutto merita un approfondimento la norma che impone uno scoperto.

²¹ Cap. VII, IX e il cap. X che per essi commina la medesima ammenda alla quale sono soggetti gli assicurati e gli assicuratori, nonché la radiazione per il sensale trasgressore (cfr. cap. VIII dell'Ordinanza catalana: «que algun corredor ne gos fer contra las presents ordinacions, sots privaciò de son offic»).
²² L'ammenda per il sensale è fissata in dieci ducati. I cap. IX e XIX dispongono che un terzo del ricavato venga destinato al fondo per il pagamento del riscatto necessario per la liberazione dei cittadini fatti prigionieri dagli infedeli, mentre i cap. VII e XVII dell'Ordinanza catalana stabiliscono che un'analogo parte dell'ammenda sia versata alla Loggia del mare.

²³ Una legge genovese del 1434 dimostra l'importanza acquisita dai mezzani di sicurtà che, a differenza dei sensali dei cambi, erano parificati ai banchieri, cfr. G. Bonolis, *Svolgimento storico dell'assicurazione*, Firenze, 1901, pp. 44-45 e Giulio Giaccherò, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal medioevo all'età contemporanea*, Genova, 1984, pp. 35 e 54.

²⁴ Questo è l'unico divieto posto all'attività di intermediazione, anche se bisogna supporre che nella pratica trovassero applicazione anche le altre regole di comportamento previste dall'Ordinanza del 1435 che Pardessus ritiene che non sia stata abrogata per quanto riguarda i doveri dei sensali, trattandosi di regole generali applicabili a qualunque affare di commercio concluso per il tramite di un intermediario, cfr. J. M. Pardessus, *op. cit.*^[6], vol. 5, p. 543, nota n. 1. Tali regole fissano fra l'altro il divieto per i sensali di ricevere una commissione superiore a 2 soldi per ogni cento lire e di intervenire in contratti di assicurazione in cui fossero interessati loro parenti o soci.

²⁵ Il cap. XXI motiva così il provvedimento: «alcune persone poco temendo Dio si sono fatte pagare di alcuna sicurtà senza che le robbe mercantie non erano state caricate, o gli navili o fuste entrate o uscite». Mario Del Treppo, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona aragonese nel secolo XV*, Napoli, 1967, p. 382 riferisce che nel Trecento i mercanti barcellonesi svolgevano una spregiudicata attività in campo assicurativo non essendo sottoposti a restrizioni di sorta.

²⁶ Cap. XI.

Con questa disposizione il legislatore ha cercato di coinvolgere l'assicurato nella buona scelta della nave e del suo comandante, e a ben stivare le merci, prescrivendogli di correre il rischio di una parte del carico o della nave.

Infatti, è stabilito che il valore della nave o della merce non può essere assicurato per intero essendo obbligatoria l'applicazione di uno scoperto – alla quale fa riscontro il divieto per gli assicuratori di rinunziarvi sotto pena di nullità – nella misura del 12,5%, che viene raddoppiata per le merci di nazionalità nemica da e per Barcellona²⁷, (anche se, per difendere il commercio, al capitolo XX lo scoperto viene abolito per l'importazione di cereali, vino e olio).

Non meno interessante è la previsione con cui si considera nulla l'assicurazione se, al momento della sua conclusione, l'assicurato aveva notizia dell'avvenuto sinistro. Elemento essenziale per la nullità è il fatto che l'assicurato sia a conoscenza di un evento dannoso antecedente alla stipulazione del contratto, non essendo di per sé rilevante che la polizza sia stata sottoscritta dopo il sinistro. Ciò conferma la validità e il frequente uso della clausola «a buona o cattiva nuova» inserita nei contratti allo scopo di evitare che l'assicurato in buona fede si vedesse opporre dall'assicuratore l'esistenza non nota di un danno precedente²⁸. Questo principio trova ragione nella difficoltà delle comunicazioni di quell'epoca e nella lentezza della trasmissione delle notizie, che potevano essere riportate soltanto via mare su un veliero e via terra a cavallo e spiega perché in questo stesso capitolo l'Ordinanza stabilisca a carico dell'assicurato la presunzione di conoscenza dell'evento dannoso qualora la stipulazione del contratto avvenga dopo che è trascorso un tempo (calcolato in funzione della distanza fra il luogo del sinistro e quello di stipulazione della contratto) sufficiente a far giungere la notizia²⁹.

²⁷ Cap. V. Il corrispondente cap. III dell'Ordinanza del 1484 mal si concilia con il cap. I della stessa Ordinanza che vieta di stipulare a Barcellona, direttamente o indirettamente, polizze di assicurazione per carichi di cittadini di nazioni nemiche. Correttamente, questo divieto non è ripetuto nella nostra Ordinanza in italiano.

²⁸ Cfr. Antonio Brunetti, *Svolgimento storico del diritto marittimo e le fonti in «Diritto marittimo privato italiano»*, 4 voll., Torino, 1929-1938, vol. 3(1), 1935, p. 218.

²⁹ Cfr. G. Bonolis, *op. cit.*^[23], p. 78.

Al riguardo, l'Ordinanza fissa il criterio di un'ora di tempo per ogni lega della distanza più breve da percorrere, distinguendo la specie di percorso che dovrebbe fare questo messaggero-tipo, fra percorso di terra, di terra e di mare o solo di mare³⁰.

Per contro, l'Ordinanza soddisfa anche le aspettative dell'assicurato e per tutelare il suo diritto di ottenere un pronto risarcimento fissa i termini entro i quali l'assicuratore è tenuto a effettuare il pagamento del danno e gli mette a disposizione i mezzi processuali per realizzare questo diritto³¹.

Il termine è di 2 mesi per i viaggi diretti ai porti della Spagna o delle isole Baleari, di 3 mesi per quelli diretti ai porti dell'Italia meridionale e dell'Africa settentrionale o fino allo stretto di Gibilterra, di 4 mesi per quelli diretti oltre i suddetti limiti e di 6 mesi qualora non si abbia più alcuna notizia della nave (è questo il caso di sinistro presunto per difetto di notizie³²).

Ma la norma più interessante posta a tutela dell'assicurato è quella che prescrive l'obbligo dell'assicuratore, quando è giunta notizia del sinistro, di risarcire il danno nei termini sopra detti, congiunta all'inammissibilità, nel giudizio esecutivo, di qualsiasi eccezione di merito che potrebbe procrastinare il pagamento. Si tratta, in altre parole, della provvisoria esecutorietà del contratto in applicazione del principio *solve et repete*³³ introdotto a cagione dei cavilli e dei pretesti che gli assicuratori escogitavano per sottrarsi al pagamento³⁴. Oltre a ciò, il cap. XXI prescrive che l'assicuratore può far valere solo in un secondo tempo, mediante l'azione di ripetizione dell'indebito, il suo diritto di far riconoscere dai Consoli del

³⁰ Cfr. E. Bensa, *op. cit.*^[12], p. 107.

³¹ In questo senso cfr. Francesco Chiodi, *Le ordinanze di Barcellona del XV secolo sulle assicurazioni marittime. Il pagamento dell'indennizzo all'assicurato* in «Archivio giuridico Filippo Serafini», anno 76, (1973), pp. 139-141.

³² Analogo tipo di presunzione è previsto anche dall'attuale nostro codice della navigazione, ma questa norma non ha più applicazione pratica in quanto superata dai sistemi di radiolocalizzazione e di telecomunicazione oggi disponibili, cfr. Salvatore Corrieri, *Il Consolato del mare: la tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo attraverso un'edizione del 1584 dal testo originale del 1484*, Roma, 2005, p. 551.

³³ Cfr. E. Bensa, *op. cit.*^[12], p. 80.

³⁴ Nel suo famoso trattato Santerna afferma che «isti assecuratores, quando venit tempus solvendae aestimationis, multa perquirunt, ut excusentur, ut non solvant», cfr. Pietro Santerna, *De assecurationibus et sponsionibus mercatorum*, Venezia, 1552, c. 43v, n. 48.

mare che l'indennizzo non era dovuto. In questa evenienza l'assicurato è tenuto a prestare cauzione a garanzia sia dell'eventuale restituzione dell'indennizzo indebitamente percepito sia dell'ammenda pari al 25% del valore assicurato che dovrà pagare se soccombente.

Come si vede, questa Ordinanza rappresenta l'avanguardia di una serie di leggi che si sono moltiplicate nei secoli successivi sia in Italia che all'estero e sono poi confluite, pur attraverso successivi miglioramenti e approfondimenti, nella moderna legislazione assicurativa³⁵. E a riprova della sua portata e di come questa legge meditata e durevole sia riuscita a integrare anche le consuetudini marittime del nostro paese, Melis riporta una scrittura del 1515 relativa a una controversia sorta a Firenze fra assicurati e assicuratori nella quale si invoca, in carenza di una norma che regoli il caso specifico, l'applicazione dell'Ordinanza di Barcellona e degli usi mercantili fatti propri dalla legislazione statutaria di quella città; il che dimostra che «la legge barcellonese era particolareggiata e completa e da tempo gli operatori di Firenze l'avevano adottata per sopperire alle lacune nella propria regolamentazione vigente»³⁶.

FRANCESCO MANSUTTI

³⁵ E' sufficiente ricordare gli Statuti di Firenze del 1522 e 1523, il *Guidon de la mer* (testo anonimo di diritto marittimo della seconda metà del Cinquecento) e l'*Ordonnance de la marine* promulgata da Luigi XIV nel 1681, cfr. G. Stefani, *op. cit.*^[1], vol. 1, p. 60. Ma anche in Sicilia, dalla fine della seconda metà del secolo XV, e nel Regno di Napoli, dall'inizio del secolo XVI, il *Consolato del mare* e le leggi barcellonesi sull'assicurazione erano regole di diritto comune applicate nelle polizze di assicurazione napoletane e siciliane del Cinquecento, cfr. Guido Bonolis, *op. cit.*^[23], p. 24 che a riprova cita il grande giurista napoletano Francesco Rocco che nei suoi *Responsorum legalium* dedica alcuni *notabilia* alle Ordinanze sulle assicurazioni che sovente venivano applicate nelle controversie napoletane in tema di assicurazione. In questo senso, soprattutto cfr. Giovanni Cassandro, *Note storiche sul contratto di assicurazione*, in «Assicurazioni», Roma, anno 26, (1959), pt. 1, pp. 21-22; ma anche Manuel J. Pelàez, *Los contratos de seguro marítimo en el espacio comercial catalano-italiano desde 1472 a 1516*, Barcelona, 1981, pp. 6 e segg.

³⁶ Nel contratto trascritto dal Melis si legge: «dove non n'è statuto, né leggie, che s'à a richorrere im quelli luoghi dove sono: che ssono quelli di Barzalona; e all'uso mercantile, che è questo statuto di Barzalona», cfr. F. Melis, *Origini...* *cit.*^[1], pp. 168-170.

