

# RiMe

## Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea

ISSN 2035-794X

numero 1, dicembre 2008

«Non potranno essere gettati».  
Assicurazione e schiavitù  
nella dottrina giuridica del XVIII secolo

Maura Fortunati

## **Direzione**

Luciano GALLINARI, Antonella EMINA (Direttore responsabile)

## **Responsabili di redazione**

Grazia BIORCI, Maria Giuseppina MELONI, Patrizia SPINATO BRUSCHI,  
Isabella Maria ZOPPI

## **Comitato di redazione**

Maria Eugenia CADEDDU, Clara CAMPLANI, Monica CINI, Alessandra CIOPPI,  
Yvonne FRACASSETTI, Luciana GATTI, Raoudha GUEMARA, Giovanni GHIGLIONE,  
Maurizio LUPO, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE,  
Sebastiana NOCCO, Anna Maria OLIVA, Riccardo REGIS,  
Giovanni SERRELI, Luisa SPAGNOLI, Massimo VIGLIONE

## **Comitato scientifico**

Luis ADÃO da FONSECA, Sergio BELARDINELLI, Michele BRONDINO, Lucio CARACCILO,  
Dino COFRANCESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, Antonio DONNO,  
Giorgio ISRAEL, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO, Michela NACCI,  
Emilia PERASSI, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ CURULL, Gianni VATTIMO,  
Cristina VERA DE FLACHS, Sergio ZOPPI

## **Comitato di lettura**

In accordo con i membri del Comitato scientifico, la Direzione di RiMe sottopone a *referee*, in forma anonima, tutti i contributi ricevuti per la pubblicazione

## **Responsabile del sito**

Corrado LATTINI

Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea: Luca CODIGNOLA Bo (Direttore)

RiMe – Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (<http://rime.to.cnr.it>)  
c/o ISEM-CNR - Via S. Ottavio, 20 - 10124 TORINO (Italia)  
Telefono 011 670 3790 / 9745 - Fax 011 812 43 59  
Segreteria: [segreteria.rime@isem.cnr.it](mailto:segreteria.rime@isem.cnr.it)  
Redazione: [redazione.rime@isem.cnr.it](mailto:redazione.rime@isem.cnr.it) (invio contributi)

## Indice

Luca Codignola Bo <i>Presentazione</i> 	5-23
Grazia Biorci - Pierangelo Castagneto <i>Introduzione</i>	25-28
Pierangelo Castagneto <i>«a sola riserva della perdita libertà». La schiavitù nel Mediterraneo nella seconda metà del Settecento</i>	29-50
Maura Fortunati <i>«Non potranno essere gettati». Assicurazione e schiavitù nella dottrina giuridica del XVIII secolo</i>	51-66
Silvana Fossati Raiteri <i>I genovesi e il mercato degli schiavi nel Vicino Oriente (secc. XIV-XVI)</i>	67-75
Ricardo Court <i>The Language of Trust: Reputation and the Spread and Maintenance of Social Norms in Sixteenth Century Genoese Trade</i>	77-95
Grazia Biorci <i>Le lettere di Gio Francesco Di Negro tra linguaggio tecnico e registro confidenziale</i>	97-111
Antonella Emina <i>Mentalità e prassi mercantili nella francofonia letteraria: le parole dei mercanti di Amin Maalouf</i>	113-120
Giovanni Serreli <i>Le opere di difesa delle attività produttive nel Regno di Sardegna nel XVI secolo. Il caso di Capo Carbonara</i>	121-131
Patrizia Spinato Bruschi <i>La pratica diaristica nei viaggi di commercio. L'America di Ubaldo Moriconi</i>	133-145
Luciano Gallinari <i>Alcune considerazioni economico-commerciali di viaggiatori italiani sull' Argentina</i>	147-170



## **«Non potranno essere gettati». Assicurazione e schiavitù nella dottrina giuridica del XVIII secolo**

Maura Fortunati

Per uno storico del diritto, parlare di commercio e traffici marittimi, significa rapportarsi con una serie di strumenti e forme contrattuali che prendono vita nel corso del Medioevo nella prassi negoziale, direttamente ad opera dei commercianti, e che progressivamente ricevono una disciplina ed una configurazione giuridica attraverso l'opera dei giuristi di diritto comune. Questo è evidente soprattutto quando ci si confronta con contratti che, pressoché sconosciuti al mondo antico, nascono per rispondere a quelle nuove esigenze, legate alla vita dei commerci, che si manifestano nel momento di maggior crescita della classe mercantile: l'assicurazione ne è senz'altro uno degli esempi migliori.

«La necessità del commercio e il naturale desiderio dei negozianti di porre la loro fortuna al coperto di quei risichi che il mare, e i pericoli della navigazione purtroppo rendono frequenti, sono i fonti da cui ha avuto origine il contratto della assicurazione» spiegava nel XVIII secolo Ascanio Baldasseroni, l'autore di uno dei primi trattati in materia assicurativa<sup>1</sup>. L'assicurazione nasce per porre i mercanti al

---

<sup>1</sup> Ascanio BALDASSERONI, *Trattato delle assicurazioni marittime*, Firenze, Stamperia Bonducciana, 1786, I, p. 11. Il livornese Ascanio Baldasseroni, vissuto tra il 1751 ed il 1824, fratello dell'altrettanto celebre Pompeo, dopo essersi laureato in *utroque jure* a Siena nel 1770, esercitò per lunghi anni l'avvocatura e alla fine della sua vita ricoprì per un decennio l'incarico di auditore della Rota civile e criminale di Pisa. Avvocato del Consolato francese ed investito di importanti incarichi come funzionario sotto l'Impero napoleonico, a lui si devono il *Trattato di giurisprudenza marittima delle assicurazioni e delle avarie* che «prende in esame il contratto di assicurazione riferendosi, attraverso una ampia esemplificazione, alla dottrina e giurisprudenza dei diversi paesi europei» e il *Dizionario ragionato di giurisprudenza marittima e di commercio*, stampato tra il 1810 ed il 1813. Cfr. Renato MORI (a cura di), "Baldasseroni Ascanio", in *Dizionario biografico degli italiani (DBI)*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana fondato da Giuseppe Treccani, 1963, vol. 5, pp. 446-447 e Mario CHIAUDANO (a cura di), "Baldasseroni Ascanio", in *Novissimo Digesto italiano*, Torino, UTET, 1958, II, pp. 203 s. Sulla vita e l'opera del Baldasseroni alcune notizie anche in Andrea ADDOBATI, *Commercio, rischio, guerra. Il mercato*

riparo dai rischi connessi alla propria attività: questo è sufficiente a spiegare perché essa trovi in origine il più ampio campo d'applicazione nel settore del commercio marittimo, per sua natura assai più esposto ai pericoli di quello terrestre<sup>2</sup>.

Se ne consideriamo la genesi, così strettamente collegata alla vita dei traffici, diviene anche agevole comprendere come i lineamenti fondamentali del contratto prendano forma prevalentemente nella pratica e siano progressivamente perfezionati dai mercanti stessi; per lungo tempo essi andranno quindi ricercati soprattutto nelle polizze, scritture private redatte talvolta personalmente dai soggetti del negozio o più spesso dai sensali e mediatori cui i mercanti erano soliti rivolgersi, e non tanto negli strumenti notarili che ne diedero un'immagine alterata o addirittura lo rivestirono delle forme di altri contratti.

I giuristi, costretti per formazione a muoversi all'interno di un tessuto normativo avente come proprio principale riferimento il diritto romano, attenderanno, infatti, a lungo prima di riconoscere all'assicurazione i caratteri dell'autonomia e della tipicità che le erano propri: per alcuni secoli tenderanno al contrario a ricondurla fittiziamente all'interno di schemi contrattuali noti, quali la compravendita ed il mutuo, pur riconoscendole, e fra gli altri spicca in questo senso l'opera del giurista genovese Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, alcune specificità<sup>3</sup>.

---

*delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2007, pp. 123-125.

<sup>2</sup> Piuttosto vasta è la bibliografia sull'argomento. Accanto al classico Enrico BENZA, *Il contratto di assicurazione nel medioevo*, Genova, Marittima editrice, 1884, si possono ricordare Giovanni CASSANDRO, "Genesi e svolgimento storico del contratto di assicurazione" e "Note storiche sul contratto di assicurazione", in *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1974; Enrico SPAGNESI, "Aspetti dell'assicurazione medievale" in *L'assicurazione in Italia fino all'Unità. Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, Milano, Giuffrè, 1975 e, nello stesso volume, ma per l'età moderna Gian Savino PENE VIDARI, "Il contratto di assicurazione in età moderna"; ID., "Sulla classificazione del contratto d'assicurazione nell'età del diritto comune", in *Rivista di storia del diritto italiano*, n. LXXI, 1998, pp. 113-137; Fedorigo MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, Roma, Istituto nazionale delle assicurazioni, 1975; Antonio LA TORRE, *L'assicurazione nella storia delle idee*, Milano, Giuffrè, 2000; Ennio DE SIMONE, *Breve storia delle assicurazioni*, Milano, Franco Angeli, 2003 e da ultimo Vito PIERGIOVANNI, "Note per una storia dell'assicurazione in Italia", in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile commerciale. Le assicurazioni private*, Torino, UTET, 2006, pp. 21-32.

<sup>3</sup> Sulla figura e l'opera del genovese Casaregi si veda Vito PIERGIOVANNI, "Casaregi Giuseppe Lorenzo Maria", in *DBI*, cit., 1978, vol. 21, pp. 177-180; ID., "Dottrina,

Ciò non esclude che le elaborazioni della dottrina, pur muovendosi all'interno di forme consolidate, abbiano contribuito in maniera evidente alla definizione e, talvolta, alla formazione di alcuni elementi del contratto: l'interesse degli scritti dei giuristi del diritto comune in questa materia non è quindi tanto da ricercarsi nelle definizioni del contratto, quanto nel contributo che dettero alla definizione di certi suoi aspetti, al chiarimento dei punti dubbi, e in sostanza alla sistemazione di tutti i suoi elementi costitutivi.

Saranno necessari, tuttavia, alcuni secoli perché la tipicità del contratto d'assicurazione venga unanimemente riconosciuta e solo sul finire del Settecento esso verrà collocato al di fuori degli schemi romanistici all'interno di due trattati, per molti aspetti simili, destinati ad influenzare la successiva sistemazione codicistica e la dottrina ottocentesca: in Francia, nel 1783, vedrà la luce il *Traité des assurances et des contracts à la grosse* di Balthazar-Marie Emerigon<sup>4</sup>, mentre in Italia il già citato avvocato toscano Ascanio Baldasseroni, nel 1786, darà alle stampe il suo *Trattato delle assicurazioni marittime*.

Le opere di questi due autori raccolgono il percorso dottrinale precedente, ma si collocano in un momento di profondo mutamento nella funzione e soprattutto nella gestione del mercato assicurativo, ormai in larga parte dominato dalle grandi compagnie, che lo portano

---

divulgazione e pratica alle origini della scienza commercialistica: Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, appunti per una biografia", in *Materiali per una storia della cultura giuridica*, n. IX, 1979, pp. 289-326; ID., "La spiegazione del consolato del mare di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi", in *Materiali per una storia della cultura giuridica*, n. XXXVI/1, 2006, pp. 15-27; Maura FORTUNATI, "La cultura giuridica ligure tra prassi, tribunali e commercio: l'età tardo medioevale e moderna", in *Storia della cultura ligure*, Genova, s.n., 2004, I, (pp. 37-50), pp. 45-46.

<sup>4</sup> Nato a Aix-en-Provence nel 1716, Emerigon, grazie alle ampie conoscenze del diritto marittimo acquisite nel corso della sua carriera di avvocato e consigliere dell'Ammiragliato di Marsiglia, diviene uno dei più autorevoli esperti dell'epoca del settore marittimistico. Per questo motivo a lui si rivolgerà Valin al momento della stesura del suo commentario all'Ordinanza della marina di Luigi XIV, ma egli stesso sarà autore di un *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine de 1681*. La sua opera più importante sarà in ogni caso il *Traité des assurances et des contracts à la grosse*, primo grande trattato sulle assicurazioni; un'opera che va tuttavia ben oltre il titolo, presentandosi come una esposizione d'insieme di tutti i principi fondamentali della marina mercantile e del commercio marittimo in vigore tra il vecchio continente e le colonie. Altre notizie biografiche sull'autore si possono trovare alla voce "Emerigon Balthazar-Marie", in *Dictionnaire de biographie française (DBF)*, 1970 vol. 12, e in Patrick ARABEYRE, Jean-Louis HALPERIN, Jacques KRYNEN, *Dictionnaire historique des juristes français (12-20 siècle)*, Paris, Presses Universitaires de France, 2007, pp. 308-309.

avanti per lo più in regime di monopolio. La loro lettura può quindi fornirci preziose indicazioni sulla fisionomia assunta dalle assicurazioni in quel periodo, sulla loro trasformazione, sull'esistenza di prassi ormai consolidate e quindi anche, nello specifico, sui problemi legati all'assicurazione degli schiavi.

Secondo l'opinione comune, le *polizze di sigurtà* potevano coprire qualsiasi bene commerciabile e proficuo per l'assicurato, purché non fosse proibito dalla legge. Si trattava di un settore in cui, come detto, ancora larghissimo spazio era lasciato alle prassi ed agli usi delle diverse piazze; quindi, i generi assicurabili potevano essere quanto mai eterogenei e differenziati<sup>5</sup>.

Baldasseroni individua tuttavia tre macro-categorie di oggetti assicurabili: i bastimenti, la vita degli uomini, ponendosi, come vedremo, in parte su una posizione diversa da quella adottata dalla dottrina francese e certificando una prassi tutta italiana largamente diffusa, e le mercanzie: in questo ultimo gruppo, che comprende al proprio interno «qualunque cosa mobile di cui si possa far traffico e commercio», compreso il denaro, e, quindi, tutto ciò che «i mercanti spacciano e vendono sia all'ingrosso, sia al dettaglio, ed in qualunque luogo»<sup>6</sup>, accanto a merci di uso più o meno comune, il giurista annovera anche, sia pure menzionandola come una pratica largamente diffusa soprattutto in area francese, gli schiavi<sup>7</sup>.

Sulla condizione e sullo *status* giuridico dello schiavo molto era stato detto fin dall'epoca romana<sup>8</sup>. I frammenti normativi e

---

<sup>5</sup> Domenico Alberto AZUNI, "Assicurazione", in *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Livorno, Vignozzi, 1834<sup>3</sup>, § 86, p. 177.

<sup>6</sup> Ascanio BALDASSERONI, "Mercanzie, merci", in *Dizionario ragionato di giurisprudenza marittima e di commercio*, Livorno, Stamperia di Tommaso Masi, 1812, vol. IV, § 1, p. 58. La definizione del termine merce e gli oggetti che possono rientrare in questa categoria era stata ampiamente dibattuta, anche per gli effetti che ne potevano derivare nella disputa relativa alle arti meccaniche, dalla dottrina che aveva elaborato una precisa serie di distinzioni. Vedi per tutti l'elenco stilato da Juan DE HEVIA BOLANOS, "Merces", in *Labyrinthus commercii terrestri seu navalis*, Florentiae, Regiae Celsitudinis apud P. A. Bigonci, 1702, I, cap. 6, p. 37.

<sup>7</sup> Lo stesso Baldasseroni dimostra però come sul finire del XVIII secolo tale tipo di assicurazione avesse ormai preso piede anche in Italia, ricordando una vertenza svoltasi dinanzi al Consolato del Mare di Pisa che si era conclusa con la condanna degli assicuratori al pagamento dei danni derivati ad un carico di schiavi assicurati come mercanzie. Ascanio BALDASSERONI, *Trattato delle assicurazioni marittime*, cit., I, p. 224.

<sup>8</sup> La storiografia in materia è in larga parte alquanto risalente. Oltre agli studi di Ettore CICCOTTI, *Il tramonto della schiavitù nel mondo antico*, Torino, F.lli Bocca, 1899 e di William Warwick BUCKLAND, *Roman law of slavery. The condition of the*



giurisprudenziali raccolti nella compilazione giustiniana avevano giustificato la schiavitù grazie ad un percorso dottrinale che riusciva a superare il limite derivante dal diritto naturale, per il quale tutti gli uomini sono liberi e uguali, ricollegando la condizione servile ad una sovrastruttura introdotta per diritto delle genti. Una volta ammessa la possibilità di rendere un uomo schiavo, si era provveduto a definire le ipotesi in cui questo poteva accadere: prigionia, condanne penali, debiti e nascita erano alcune delle cause indicate dai giuristi dell'età classica come atte a dar luogo ad una condizione di schiavitù<sup>9</sup>. Passata attraverso un Medioevo caratterizzato da una ricca varietà di situazioni di dipendenza personale<sup>10</sup> e dalla presenza di schiavi catturati (per lo più nel bacino del Mediterraneo orientale e del Mar Nero), importati e venduti in Occidente (prevalentemente per essere utilizzati come schiavi domestici<sup>11</sup>), la riflessione sui temi della

---

*slave in private law from Augustus to Justinian*, Cambridge, Cambridge University Press, 1908 (rist. Cambridge 1970), si possono ricordare, come opere d'insieme, Olis ROBLEDÀ, *Il diritto degli schiavi nell'antica Roma*, Roma, Pontificia Università Gregoriana, 1976; Bernardo ALBANESE, *Le persone nel diritto privato romano*, Palermo, S. Montaina, 1979; Giuseppe GILIBERTI, «*Servus quasi colonus*». *Forme non tradizionali di organizzazione del lavoro nella società romana*, Napoli, Novene, 1981 e, per l'età giustiniana, Marco MELLUSO, *La schiavitù nell'età giustiniana: disciplina giuridica e rilevanza sociale*, Paris, Les Belles Lettres, 2000.

<sup>9</sup> Cfr. Marcantonio SAVELLI, "Servitus", in *Summa diversorum tractatum*, Venetiis, Paulum Balleonium, 1707, IV, p. 89.

<sup>10</sup> In un'epoca, quale quella medievale, caratterizzata da un forte legame tra il soggetto e la terra, le antiche figure del colonnato romano perdono progressivamente i propri tratti distintivi e sfumano in altre categorie accomunate dal rapporto di soggezione personale che si viene ad instaurare tra coltivatore dipendente e signore. Sulle diverse specie di rapporti di dipendenza personale che caratterizzano l'epoca medievale si ricordano, oltre ovviamente al volume di Mare BLOCH, *La servitù nella società medioevale*, Firenze, La Nuova Italia, 1975; Gino LUZZATTO, *Dai servi della gleba agli albori del capitalismo. Saggi di storia economica*, Bari, Laterza, 1966; Francesco DE MARTINO, *Uomini e terre d'Occidente. Tra tardo antico e Medioevo*, Napoli, Novene, 1988; Francesco PANERO, *Servi e rustici: ricerche per una storia della servitù, del servaggio e della libera dipendenza rurale nell'Italia medievale*, Vercelli, s.n., 1990 e i volumi di C. Elio TAVILLA, *Homo alterius: i rapporti di dipendenza personale nella dottrina del Duecento. Il trattato De hominiciis di Martino da Fano*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1993 e Emanuele CONTE, *Servi medievali. Dinamiche del diritto comune*, Roma, Viella, 1996. Un chiaro affresco degli aspetti giuridici legati ai rapporti agrari medievali si deve a Paolo GROSSI, *Le situazioni reali nell'esperienza giuridica medievale*, Padova, CEDAM, 1968 e ID., *L'ordine giuridico medievale*, Roma - Bari, Laterza, 2007, *passim*.

<sup>11</sup> La bibliografia sulla schiavitù è molto ampia: basti pensare ai fondamentali saggi di Charles VERLINDEN, *L'esclavage dans l'Europe medievale*, Bruges, De Tempel, 1955; Domenico GIOFFRÈ, *Il mercato degli schiavi a Genova nel secolo XV*, Genova,

schiavitù aveva acquistato, per effetto delle nuove scoperte geografiche, rinnovato vigore a partire dal XVI secolo, con le speculazioni dei giuristi europei sugli *indios*.

Prendendo le mosse dal quesito cruciale sull'essenza umana degli abitanti del Nuovo Mondo, il dibattito giuridico aveva introdotto una serie di differenziazioni di tipo etno-antropologico volte a legittimare (o no) la riduzione in schiavitù delle popolazioni indiane. In questo percorso si era inserito Bartolomé de Las Casas, esortando «ad abolire la schiavitù degli *indios*, miti, docili e di cagionevole salute, sostituendola con quella dei "negri", più robusti ed adatti ad essere schiavi»<sup>12</sup>. La trasformazione degli orizzonti commerciali e l'opportunità di sfruttamento di nuove risorse economiche era stata così accompagnata, soprattutto a partire dal momento in cui qualche decennio dopo la Conquista, la Chiesa e la Corona spagnola avevano riconosciuto lo stato libero dell'indio<sup>13</sup>, dalla utilizzazione di una nuova varietà di schiavo, catturato in Africa e trascinato nel Nuovo Mondo da quegli strani filantropi che, per citare Borges, avendo «molta compassione degli *indios* che si estenuavano nei laboriosi inferni delle miniere d'oro antillesi» avevano proposto «l'importazione dei negri che si estenuassero nei laboriosi inferni delle miniere d'oro

---

F.lli Bozzi, 1971; Jacques HEERS, *Esclaves et domestiques au Moyen-Age dans le monde méditerranéen*, Paris, Fayard, 1981; Henry BRESCH, *Un monde méditerranéen: économie et société en Sicile, 1300-1450*, Rome, École Française de Rome, 1986, solo per citarne alcuni. Per una bibliografia più completa si rimanda a Pierangelo CASTAGNETO, *Schiavi antichi e moderni*, Roma, Carocci, 2001 e Sally MCKEE, "Gli schiavi", in Franco FRANCESCHI, Richard A. GOLDTHWAITE, Reinhold C. MUELLER (a cura di), *Commercio e cultura mercantile*, Vicenza, Angelo Colla, 2007.

<sup>12</sup> Cfr. Aldo Andrea CASSI, *Ius commune tra vecchio e nuovo mondo. Mari, terre, oro nel diritto della conquista (1492-1680)*, Milano, Giuffrè, 2004, p. 252 a cui si rinvia anche per la bibliografia in materia. Sugli stessi temi si veda anche ID., *Ultramar. L'invenzione europea del Nuovo Mondo*, Roma - Bari, Laterza, 2007.

<sup>13</sup> La chiesa con la Bolla *Sublimis Deus* di Paolo III nel 1537 aveva dichiarato, riconoscendo agli indios natura umana che «detti indiani e tutte le genti di cui in futuro i cristiani verranno a conoscenza, benché vivano fuori della fede cristiana, possono usare, possedere e godere liberamente e lecitamente della loro libertà e del dominio delle loro proprietà; che non devono essere ridotti in schiavitù e che quanto sia fatto contro di ciò è nullo e senza valore». Ad essa erano seguite nel 1542-1543 le Leggi Nuove di Carlo V per effetto delle quali gli indiani erano stati equiparati ai sudditi della Corona di Castiglia e non potevano essere ridotti in schiavitù per alcun motivo, né di guerra, né di ribellione o riscatto. Cfr. "Ley XXI", in Antonio MURO OREJON (a cura di) in *Las Leyes Nuevas de 1542-1543. Ordenanzas para gobernación de las Indias y buen tratamiento y conservación de los indios*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americano, 1961.

antillesi»<sup>14</sup>.

Un commercio in cui inglesi, francesi e spagnoli primeggiarono, con la costituzione di apposite compagnie (basti pensare alla *Company of Merchants Trading to Africa* costituita intorno alla metà del XVIII secolo) e che aveva trovato una precisa giustificazione e disciplina giuridica all'interno del *Code Noir* del 1685, che servì successivamente da modello al *Codigo Negro Carolino* promulgato nel 1784.

L'articolo 44 del codice, negando la massima di diritto romano secondo la quale «mercis appellatione homines non contineri»<sup>15</sup>, attribuiva espressamente ai negri la natura di bene mobile<sup>16</sup>; all'assimilazione avevano contribuito anche alcuni dei più famosi pensatori razionalisti di area francese che non avevano provato imbarazzo ad affermare, come faceva Pothier, che «i negri sono delle cose che cadono nel commercio»<sup>17</sup>. Pur non negando loro natura umana, la trasformazione in un ramo di commercio li rendeva, quindi, nei fatti, assimilabili ai beni mobili. Da questa assimilazione derivava, come ulteriore conseguenza, l'essere suscettibili di valutazione economica e in quanto tali la possibilità di divenire oggetto di assicurazione marittima<sup>18</sup>.

Che gli schiavi figurassero tra le diverse tipologie di merci trasportate a scopo di scambio nel Mediterraneo non è sorprendente, anche se, come ricorda Steven Epstein, probabilmente almeno per il Medioevo «la schiavitù non ebbe un ruolo dominante nemmeno

---

<sup>14</sup> La citazione, riportata da Aldo Andrea CASSI, *Ultramar. L'invenzione europea del Nuovo Mondo*, cit., p. 92 è tratta da Jorge Luis BORGES, *Storia universale dell'infamia*.

<sup>15</sup> Accursio aveva specificato che in questo caso si parlava dei servi in quanto «in liberis non est dubium» Gl. *Homines* ad D.16.207.

<sup>16</sup> «Déclarons les esclaves être meubles et comme tels entrer dans la communauté, n'avoir point de suite par hypothèque, se partager également entre les cohéritiers, sans préciput et droit d'aînesse, n'être sujets au douaire coutumier, au retrait féodal et lignager, aux droits féodaux et seigneuriaux, aux formalités des décrets, ni au retranchement des quatre quints, en cas de disposition à cause de mort et testamentaire».

<sup>17</sup> «Les nègres étant des choses qui sont dans le commerce et qui sont susceptibles d'estimation». Robert Joseph POTHIER, *Traité du contrat d'assurance*, in M. BUGHNET (a cura di), *Œuvres de Pothier*, Paris, Cosse et Delamotte, 1845 (rist. anast. Bad Feilnbach, Schmidt periodicals, 1993), libro V, I, II, 28, p. 277.

<sup>18</sup> Sull'assicurazione degli schiavi imbarcati in epoca medievale si vedano le considerazioni di Livio PIATTOLI, "L'assicurazione di schiavi imbarcati su navi ed i rischi di morte nel Medioevo", in *Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obbligazioni*, n. XXXII, 1934, pp. 866-873.

nell'economia di città quali Venezia e Genova, dove infatti rimase un elemento secondario rispetto al traffico marittimo e al commercio locale»<sup>19</sup>, pur se le numerose lacune nella documentazione rendono difficile formulare stime certe; così come non era un fatto insolito assicurare uno schiavo, soprattutto se di sesso femminile: con una certa frequenza accadeva che i padroni contraessero, ad esempio, assicurazioni sulla vita delle proprie schiave, in caso di morte per parto. Anche l'assicurazione di schiavi imbarcati non era evento raro. Sempre più spesso, però, ora era lo schiavo africano nero, catturato e caricato a bordo per essere condotto alle colonie americane, ad essere inserito, al pari delle altre merci, nei contratti che i proprietari stipulavano prima della partenza della nave per coprire il proprio carico dai rischi della navigazione<sup>20</sup>.

È con questa mutata realtà, pressoché ormai scomparsa ogni riflessione sulla legittimità della schiavitù, che i giuristi devono fare i conti e non è forse casuale che il ragionamento giuridico sulle assicurazioni degli schiavi si faccia più intenso soprattutto a partire dal Settecento, in concomitanza con il consolidarsi della triangolazione commerciale tra Europa, Africa ed America.

Certo, assimilare sul piano teorico uno schiavo ad una merce ne rendeva assai più facile l'inserimento casistico all'interno della disciplina assicurativa; la parificazione tuttavia non sempre era nei fatti possibile e fu quindi necessario adattare, od inventare, alcune clausole particolari per meglio regolamentare l'assicurazione di questo particolare tipo di carico. Erano spesso clausole originate nella pratica dei commerci e tese a risolvere difficoltà concrete: così, ad esempio, spesso accadeva che nella polizza non fosse indicato con esattezza il numero degli schiavi, difficile da stabilire all'origine, e che la valutazione, in ogni caso generativa di un obbligo da parte degli assicuratori, fosse fatta semplicemente a stima per teste<sup>21</sup>.

Esisteva in ogni caso un limite invalicabile, oltre il quale l'equazione

<sup>19</sup> Steven A. EPSTEIN, *Speaking of Slavery: Color, Ethnicity & Human Bondage in Italy*, Ithaca – London, Cornell University Press, 2001, p. 161.

<sup>20</sup> Per una descrizione del *negro* (provenienza, caratteri fisici e indole, valore economico, e così via) e sul commercio ad esso relativo si vedano le pagine che all'argomento dedica Jacques SAVARY nel suo *Dictionnaire universel de commerce*, voce *Nègre [sic]*, Genève, Cramer et Philibert, 1750, tomo II, col. 1492-1494.

<sup>21</sup> La prassi è attestata sulla tratta dalle coste della Guinea da René-Josué VALIN, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'Aout 1681*, Poitiers, Saurin, 1829, p. 472. Sull'opera, edita per la prima volta nel 1760 e sul suo autore si vedano per tutti i saggi raccolti negli "Actes du colloque René-Josué Valin", in *Revue de la Santonge et de l'Aunis*, n. XXVII, 2001.

schiaivo = merce non poteva spingersi, e che operava nell'ipotesi in cui si dovesse ricorrere al getto. Istituto proprio del settore marittimo, previsto da tutta la legislazione del mare e dalle normative statutarie, il getto rientrava (ed ancora ne fa parte) tra le cd. avarie comuni, vale a dire tra le spese straordinarie sostenute ed i danni sofferti volontariamente per il bene e la salvezza comune della nave e del carico, che erano suddivisi in maniera proporzionale tra tutti gli interessati all'impresa marittima. In particolare, come ricordava nelle sue *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima* il genovese Carlo Targa, si aveva getto ogniqualvolta per schivare il naufragio si fosse gettato «volontariamente in mare parte del carico per sollevare la nave e, per sottrarsi da un male più grave imminente, si elegge il minore»<sup>22</sup>.

Si trattava di un comportamento da cui derivava un ben preciso obbligo di contribuzione che poteva rientrare tra le ipotesi coperte da assicurazione contro i rischi della navigazione. Ad essere gettate erano come detto le merci, di qualunque natura esse fossero, ed è proprio a tale proposito che i giuristi, tradendo la presenza di quella che doveva essere una prassi piuttosto diffusa, ritengono doveroso formulare una precisazione: «Quantunque i negri siano considerati come effetti di commercio, – si legge in diverse opere – non potranno ciò non pertanto essere gettati in mare nel caso di dover alleggerire una nave». La ragione del divieto non va ricercata in una precisa disposizione di legge: anzi, si afferma, «nel diritto civile essi non hanno alcuna considerazione», ma al contrario nella condizione "umana" ad essi riconosciuta da quel diritto naturale che in epoca illuminista era tornato a fatto irruzione nei ragionamenti dei giuristi, e in virtù del quale la loro esistenza «non è meno preziosa di quella degli altri»<sup>23</sup>.

Questo non escludeva tuttavia che il "negro", in quanto dotato di un proprio valore economico, potesse divenire soggetto passivo di contribuzione<sup>24</sup>: i giuristi, combattuti tra una prassi ed una

---

<sup>22</sup> Carlo TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova, Stamperia del Casamara, 1750, cap. LVIII, p. 138.

<sup>23</sup> Domenico Alberto AZUNI, "Getto", in *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, cit., tomo I, § 15, p. 552.

<sup>24</sup> È da notare come, a tale proposito, la giurisprudenza operi alcune diversificazioni che ancora una volta si ricollegano al diritto naturale e alla distinzione tra schiavo-merce e schiavo-uomo. Così, alla vigilia della codificazione napoleonica, l'avvocato milanese Luigi Piantanida differenzia, in tema di contribuzione passiva «i negri comperati da un negoziante in una piazza per rivenderli in un'altra da quegli acquistati dall'uomo filantropo per il solo fine di ridonarli alla naturale loro libertà, desti-

legislazione che consideravano lo schiavo semplicemente come merce soggetta ad una valutazione di tipo economico e si comportavano di conseguenza, e l'essenza umana che allo stesso schiavo era attribuita dal diritto naturale e che risultava impossibile non riconoscere, elaborano soluzioni di compromesso utili ad inquadrare dogmaticamente pratiche ormai consolidate. Per questo motivo, pur rifiutando il getto, applicheranno spesso al "negro"-merce, sia pure con qualche aggiustamento, le regole proprie dell'assicurazione sulle mercanzie: dalla polizza sui profitti sperati (vale a dire sul maggior valore delle merci nel luogo di destinazione rispetto al prezzo di acquisto nel luogo di partenza), che avrà luogo anche sull'aumento del prezzo dei "negri", alla copertura dei rischi di perdita per incidenti marittimi.

L'enumerazione dei casi a carico dell'assicuratore, lucidamente costruita nel suo commentario all'*Ordonnance de la marine* da René Josué Valin, e ripresa dagli autori successivi, prevedeva l'obbligo al risarcimento in caso di morte per annegamento durante una tempesta, uccisione in combattimento ed anche, considerandola pur sempre nel novero dei casi fortuiti marittimi, ribellione degli schiavi che ne avesse provocato la morte violenta. Erano invece escluse, perché ritenute perdite attribuibili alla natura, a negligenza del capitano o, in perfetta coerenza con l'assimilazione ai beni mobili fino ad allora teorizzata, a vizio della cosa, la morte naturale e quella che, come si esprimeva Baldasseroni, «ben sovente i detti schiavi si procurano da loro stessi per disperazione»<sup>25</sup>.

Erano questi ultimi rischi assai frequenti e la mortalità durante il

---

nandoli alla coltura delle arti e dei mestieri od anche ritenendoli come semplici suoi domestici». Nel primo caso gli schiavi saranno soggetti alla contribuzione «perché questa cade su tutto ciò che è conservato e soggetto alla stima ed al commercio degli uomini». Discorso diverso andrà fatto invece nella seconda ipotesi in quanto gli schiavi «avendo cessato di appartenere all'umano mercato cessarono anche di essere cose stimabili e la loro natia libertà riconquistata gli ha sottratti ad ogni vincolo di stima». Cfr. Luigi PIANTANIDA, *Trattato della giurisprudenza marittima-commerciale antica e moderna*, Milano, De Stefanis, 1806, tomo II, p. 235.

<sup>25</sup> Ascanio BALDASSERONI, *Trattato delle assicurazioni marittime*, cit., tomo I, p. 223. Nell'enumerare i casi in cui gli assicuratori non erano tenuti al risarcimento dei danni, Pothier aveva affermato come la responsabilità dell'assicuratore venisse meno «lorsque des animaux ou des nègres sont morts de leur mort naturelle, ou même lorsque des nègres par désespoir se sont donné la mort (...), car ce sont pertes arrivées par la nature ou le vice de la chose, ou quelquefois par la négligence du maître, qui ne peut être imputée à l'assureur, s'il ne s'en est chargé expressément. Autre chose serait s'ils étaient noyés dans une tempête ou tués dans un combat». Robert Joseph POTHIER, *Traité du contrat d'assurance*, cit., 66, p. 292.



viaggio era molto alta. La ricerca del massimo guadagno induceva spesso mercanti senza scrupoli a stipare il più possibile le navi negriere e a limitare all'essenziale le spese per il mantenimento degli schiavi a bordo; il numero di suicidi era particolarmente elevato e le frequenti rivolte domate con sanguinose repressioni. La stessa logica del profitto pretendeva, però, che il carico andasse salvaguardato e il mercante avveduto sapeva che sarebbe stato, comunque, economicamente più proficuo affrontare qualche spesa in più pur di garantire la sopravvivenza della maggior parte degli schiavi caricati.

Val forse la pena leggere i suggerimenti che Jacques Savary dava ai lettori del suo *Perfetto Negoziante*: «In occasione della tratta si devono portare per il nutrimento dei negri, oltre alle vettovaglie per l'equipaggio, cereali, piselli grigi e bianchi, fave, aceto in abbondanza e acquavite. Occorre ricordare che il momento in cui si è fatta la tratta dei negri ed essi sono imbarcati sulla nave occorre mettere le vele a vento», salpare immediatamente. «La ragione va ricercata nel fatto che questi schiavi hanno un così grande amore per la loro patria che si disperano al vedere di lasciarla per sempre, dal che deriva che molti muoiano di dolore. Ed ho sentito dire a dei mercanti che fanno il commercio dei negri che ne muoiono più prima di partire dal porto che durante il viaggio: alcuni si gettano in mare, altri battono la testa contro la nave, altri trattengono il fiato per soffocarsi ed altri ancora non mangiano per lasciarsi morire di fame; e solo quando hanno perso di vista il proprio paese cominciano a consolarsi, soprattutto quando possono godere dell'armonia di qualche strumento». Ecco perché – suggerisce il mercante parigino – sarebbe utile «per la conservazione dei negri imbarcare qualche persona che suoni... qualche strumento per farli danzare e tenerli allegri lungo il cammino»<sup>26</sup>.

Talvolta, però, le cose non andavano nel modo voluto, la "mercanzia" non giungeva al porto di destinazione e gli assicuratori erano chiamati ad adempiere al loro impegno. Non sempre però la responsabilità di questi ultimi e la ripartizione dei rischi erano sufficientemente chiare e sovente ci si trovava a dover difendere le proprie ragioni di fronte al tribunale. Tra i vari casi, quello riportato dall'Emerigon nel proprio trattato rivela come quella assimilazione con le merci teorizzata dalla dottrina avesse già cominciato a provocare qualche perplessità negli operatori del settore.

---

<sup>26</sup>Jacques SAVARY, *Le Parfait Négociant*, Genève, Cramer et Philibert, 1752, I, livre II, cap. X, p. 297.

Volendo descrivere brevemente la causa, il signor Carlo Salles aveva fatto genericamente assicurare per circa 4000 lire «effetti e mercanzie» componenti il carico di un brigantino che, come spesso accadeva, partito da Marsiglia e diretto alle isole francesi dell’America, aveva toccato le coste della Guinea per farvi la tratta degli schiavi. Durante la traversata i negri si ribellarono e, per effetto della rivolta, la nave «sinistrò»; l’assicurato pertanto richiese il pagamento di quanto dovuto.

Alle sue richieste gli assicuratori obiettarono asserendo, da un lato, come gli schiavi fossero da considerarsi uomini e quindi non potessero essere ricompresi nella generica denominazione di «effetti e mercanzie» componenti il carico assicurato e, dall’altro, come la ribellione non rientrasse tra i sinistri espressamente coperti dalla assicurazione. Interessante è notare come essi, in parte contraddicendosi, non escludessero la possibilità di assicurare anche gli schiavi, ma ne facessero piuttosto una questione di difetto della polizza che «avrebbe dovuto almeno con specialità dichiarare che la sicurtà cadeva sopra i negri».

La Corte dell’Ammiragliato di Marsiglia, investita del procedimento nel 1776, al contrario, condannò gli assicuratori al pagamento del sinistro e la sentenza venne riconfermata in appello. I giudici giustificarono la propria decisione in diversi modi. Su un piano strettamente normativo, la sentenza trovava fondamento nella legislazione francese per la quale i negri erano beni mobili. In secondo luogo, in base ad una interpretazione di stretto diritto, la ribellione dei negri era inclusa tra i sinistri legati alla navigazione e in quanto tale rientrava a pieno titolo nei rischi a carico degli assicuratori. Infine, ad orientare la scelta dei giudici fu anche una prassi, con molta probabilità assai diffusa, di cui i capitani delle navi negriere e gli assicuratori dovevano essere pienamente consapevoli: l’aver previsto in una clausola della polizza la possibilità per il bastimento assicurato di toccare le coste della Guinea rendeva esplicita la natura del carico e impossibile agli assicuratori dichiararne l’ignoranza<sup>27</sup>.

Assicurare lo schiavo contro i rischi della navigazione (fra i quali rientrava come detto anche la morte) significava però, implicitamente, assicurarne la vita. L’assimilazione del negro alle merci, così ampiamente utilizzata in area francese, diventava

---

<sup>27</sup> Cfr. Balthazard-Marie ÉMERIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marseille, Jean Mossy, 1783, tomo I, p. 209.



l'appiglio concettuale offerto dai giuristi per superare la proibizione di assicurare la vita degli uomini che, sconosciuta in molte città italiane, era invece particolarmente sentita oltralpe e normativamente vietata da quel fondamentale testo legislativo che Luigi XIV aveva realizzato nel 1681 per disciplinare il commercio marittimo. L'*Ordonnance de la marine*, ricalcando a questo proposito il precedente *Guidon de la mer*, prevedeva espressamente, all'art. 10, il divieto di assicurare la vita delle persone; si sarebbe trattato non tanto di una vera assicurazione quanto piuttosto di una scommessa, contraria ai buoni costumi e foriera di infiniti abusi ed inganni. «È cosa odiosa – si sosteneva – che la morte divenga materia di una speculazione mercantile, e convenzioni simili – si aggiungeva – sono di tristo augurio e possono anche fornir occasione al delitto»<sup>28</sup>. Sebbene anche in Francia alcuni avessero tentato di sostenere la liceità di un simile contratto, secondo l'opinione comune dalla sua stipulazione non sarebbe dovuto sorgere alcun obbligo, né per gli assicurati, non tenuti a corrispondere il premio ed anzi legittimati a richiederne la restituzione se già versato, né per gli assicuratori, non tenuti a pagare in caso del verificarsi dell'evento mortale.

Si trattava di un settore in cui le consuetudini commerciali avevano influito in maniera evidente provocando nette differenziazioni nella sua disciplina. Così, se in Francia erano vietate e se pure in Italia si sosteneva da taluno che «la vita degli uomini non possa né deva essere un oggetto di commercio e che la vita di un uomo libero non ha prezzo che possa formar soggetto di contratto»<sup>29</sup>, polizze sulla vita altrui erano apparse già da tempo in diverse piazze italiane e in virtù di attenti interventi di dottrina e legislazione erano state progressivamente scisse, grazie alla individuazione dell'*interesse*

---

<sup>28</sup> In questi termini ancora si esprimeva Marrè rivolgendosi sul finire del primo decennio dell'Ottocento agli studenti del corso di diritto commerciale da lui tenuto all'Università di Genova. Gaetano MARRÈ, *Corso di diritto commerciale*, Genova, Fraticelli & C., 1840, n. 318, p. 222. Sul personaggio e sulle lezioni pubblicate per la prima volta a Genova nel 1822-23 si vedano Luigi RAVA, "Gaetano Marrè (1772-1845). «Politico, letterato, giurista» e il suo trattato di diritto commerciale" in *Studi di diritto commerciale in onore di Cesare Vivante*, II, Roma, Società editrice del Foro italiano, 1931, pp. 241-251; F. POGGI, "Marrè Gaetano" in *Dizionario del Risorgimento nazionale*, Milano, Vallardi, 1933, III, pp. 504-505; Vito PIERGIOVANNI, *L'Italia e le assicurazioni nel secolo XIX. Casi giudiziari 1815-1877*, Genova, Italia Assicurazioni, 1981, p. 25; Riccardo FERRANTE, "La cultura giuridica in Liguria. Dal tardo diritto comune alla recezione della pandettistica (18-20 secolo)" in *Storia della cultura ligure*, cit., I, pp. 51-96, *passim*; ID., *Università e cultura giuridica a Genova tra Rivoluzione e Impero*, Genova, s.n., 2002.

<sup>29</sup> Ascanio BALDASSERONI, *Trattato delle assicurazioni marittime*, cit., I, p. 301.

*assecurari* (vale a dire l'esistenza di un effettivo interesse del contraente sull'oggetto della assicurazione) dalla scommessa, che risultava invece vietata; così ad esempio a Genova dove lo statuto del 1588 (tradotto in volgare nel 1613) stabiliva che non potessero «senza licenza del senato farsi sigortà... sopra la vita del Pontefice, né sopra la vita dell'Imperatore, né sopra la vita del re né de' cardinali né de' Duchi, principi, Vescovi né d'altri Signori o persone Ecclesiastiche o Secolari costituiti in dignità»<sup>30</sup>.

Come è stato notato «questi tentativi di mettere ordine in materia e di scindere assicurazione sulla vita da scommessa non intaccarono mai il principio esistente in Italia che – pur che ce ne fosse un vero interesse – potesse essere stipulata una polizza sulla vita di una persona determinata»<sup>31</sup>. A Genova fu così possibile alla compagnia di assicurazioni marittime, entrata in funzione nel 1742, coprire «qualsivoglia interesse, come anche di schiavitù e vita»<sup>32</sup>.

Furono gli autori commercialisti, ben consapevoli della pratica del mercato assicurativo italiano, soprattutto a Napoli, Firenze, Venezia e Genova, a dare compiuta sistemazione alla materia specificando i requisiti necessari a rendere lecito il contratto, quali come detto, l'esistenza di un interesse legittimo del contraente alla vita dell'assicurato e il consenso di quest'ultimo, o indicando alcune ulteriori possibili clausole, come quella per la sopravvivenza oltre una certa età.

Le cose nella sostanza non cambiavano se contraente fosse stato non il beneficiario ma lo stesso assicurato, ossia qualora l'assicurazione fosse fatta sulla propria vita.

Non era infrequente che taluno si facesse assicurare, come si legge in una polizza napoletana del 1600, «sopra la propria persona da turchi et altri qualsivoglia sorta di corsali per li quali» il contraente «venisse ad essere fatto schiavo et cattivo» durante un determinato viaggio, indicando come beneficiario un proprio creditore o un proprio congiunto<sup>33</sup>. Si tornava così, nei fatti, ad un'assicurazione sulla schiavitù, ma questa volta ad essere coperto dalla polizza era

---

<sup>30</sup> *Degli statuti civili della Serenissima Repubblica di Genova libri sei, tradotti in volgare da Oratio Taccone*, Genova, Giuseppe Pavoni, 1613, libro IV, cap. 17, p. 143.

<sup>31</sup> Gian Savino PENE VIDARI, "Il contratto di assicurazione nell'età moderna", in *L'assicurazione in Italia fino all'Unità. Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, cit., p. 252.

<sup>32</sup> Giulio GIACCHERO, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova, Sagep, 1984, p. 144.

<sup>33</sup> Cfr. Giovanni CASSANDRO, *Note storiche sul contratto di assicurazione*, cit., p. 290.

non lo schiavo, ma il rischio di diventarlo. In questo caso perciò si parlava non di assicurazione sulla vita – anche se in alcuni casi, come vedremo, proprio di questo si trattava – ma sulla libertà: un espediente che, da un lato, consentiva a chi prendeva il mare di tutelare sé stesso ed i propri familiari, dall'altro, attribuendo alla persona, o meglio, alla sua libertà, una valutazione economica – il prezzo da pagare per il riscatto – e, quindi, un valore assicurabile, superava, là dove esistente, il divieto di assicurare la vita.

Assicurazione particolare, tramontata nel corso del XIX secolo ma ritornata ad essere oggetto di discussione negli ultimi anni a proposito della liceità delle cd. polizze antisequestro<sup>34</sup>, l'assicurazione sulla libertà era destinata a coprire quel rischio di «schiavitù», cui secondo Targa era subordinato chiunque navigasse, che rappresentava «il maggior infortunio contingibile ad una persona»<sup>35</sup>. Un evento non improbabile in un'epoca caratterizzata dalle continue guerre tra cristiani e turchi, dalle scorrerie dei pirati e barbareschi e dall'affermarsi della guerra di corsa.

Erano diversi i rischi che potevano coprirsi con tale polizza, che non solo era permessa, ma anzi incoraggiata, come rilevato da Baldasseroni, «presso qualunque nazione per quei sentimenti di umanità che ci stimolano a sostenere la libertà dei nostri simili»<sup>36</sup>. È ancora una volta lo stesso Baldasseroni a descriverli con chiarezza e dovizia di particolari attestando come gli usi, comuni al bacino del Mediterraneo, avessero introdotto, sollecitati dalle peculiarità di questo tipo di assicurazione, una lunga serie di eccezioni e deroghe agli elementi richiesti per le più comuni polizze sulle merci.

Il primo caso ricordato dal giurista toscano riguardava l'ipotesi di chi, viaggiando per mare, fosse soggetto al rischio di essere ridotto in schiavitù e si facesse assicurare per una certa somma da versare, al verificarsi del sinistro, alla famiglia, per permetterle di provvedere al riscatto o per le proprie spese. La pratica, puntualmente registrata dalla dottrina, indicava quali fossero gli elementi da indicare nella polizza; i modi per verificare l'avvenuto sinistro; i tempi entro i quali gli assicuratori erano obbligati al pagamento del premio che, per quanto non prescritti dalla legge, dovevano per ragioni di equità essere ragionevolmente brevi; l'eventuale penale a carico degli assicuratori inadempienti. Talvolta qualche evento particolare

<sup>34</sup> Antonio LA TORRE, *L'assicurazione nella storia delle idee*, cit., pp. 154-155.

<sup>35</sup> Carlo TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, cit., cap. XCII, p. 215.

<sup>36</sup> Ascanio BALDASSERONI, "Vita", in *Dizionario ragionato di giurisprudenza marittima e di commercio*, cit., IV, p. 388.

metteva in difficoltà le parti costrette a ricorrere all'intervento dei giudici, come accaduto a Genova alla fine del XVII secolo, quando l'ufficio per il riscatto degli schiavi aveva ritenuto che, una volta caduta nelle mani dei barbareschi la nave su cui viaggiava l'assicurato, la successiva riconquista del vascello da parte dei cristiani non avrebbe escluso l'obbligo degli assicuratori<sup>37</sup>. Ma pur con alcune particolarità questo tipo di assicurazione non presentava particolari difficoltà di sistemazione dal punto di vista dottrinale: una volta stabilito che la libertà dell'uomo potesse avere un valore, era agevole dimostrare la sua assicurabilità. Più complesso era invece giustificare il secondo caso, vale a dire quello in cui l'assicurato, ridotto in schiavitù, fosse morto: al verificarsi di tale evento, gli eredi della persona catturata ed uccisa avrebbero dovuto ricevere una determinata somma. Negli effetti si trattava di una vera e propria assicurazione sulla vita, ma questa, l'abbiamo detto, era in alcuni stati proibita. La soluzione fu proprio ricondurre la polizza all'assicurazione sulla libertà e considerare la morte come un evento puramente accidentale, accessorio ma non generativo dell'obbligo di risarcimento.

L'ultima ipotesi prevista dai giuristi, infine, era la cd. assicurazione sul ritorno dello schiavo e risultava da una combinazione delle due precedenti, per cui potevano assicurarsi sia la libertà sia la vita di chi viaggiasse per mare.

Nei fatti quindi, l'assicurazione sulla vita, destinata in seguito a coprire anche casi di viaggio terrestre, aveva iniziato ad essere utilizzata: in Italia lo era già da tempo, a pieno titolo, in ogni settore, ma anche là dove esistessero precisi divieti i pericoli della vita del mare l'avevano pretesa, sia pure in ipotesi limitate e camuffata sotto mentite spoglie. E se pure il *Code de commerce* napoleonico ancora non la consentirà espressamente, influenzando parte della dottrina commercialistica di area italiana proprio mentre in Francia si comincerà a procedere ad un generale ripensamento sulla questione, la pratica spingerà sempre più verso una piena liberalizzazione ed il codice di commercio italiano del 1882, dimenticata ormai la antica assicurazione sulla schiavitù, ne detterà finalmente una disciplina ormai completa e moderna.

---

<sup>37</sup> Carlo TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, cit., p. 128.



