



ISTITUTO TECNICO TRASPORTI E LOGISTICA C. COLOMBO
- CAMOGLI -

Guardare con gli occhi del futuro il passato

Colombo e gli esiti della prima spedizione alla luce della Mutua
Assicurazione Camogli 1862.

A Cura di Daniel Zacco
e con la collaborazione di
Francesco Iuorio, Riccardo Fiato e Francesco Luce

INDICE

Introduzione	I
--------------	---

Parte I

Capitolo I

1.1	Introduzione	3
1.2	Porti e navi nel Mediterraneo medievale	4
1.3	La Nina, La Pinta e La Santa Maria	6
1.3.1	La Nina	7
1.3.2	La Pinta	7
1.3.3	La Santa Maria	7
1.4	Il valore delle tre imbarcazioni	8
1.4.1	Il sistema valutario spagnolo del 1400	9
1.4.2	Il valore delle imbarcazioni di Colombo	9
1.5	Conclusioni	10

Capitolo II

2.1	Introduzione	12
2.2	La Mutua Assicurazione Camogli, 1862	13
2.2.1	Oggetto e condizioni della società	14
2.2.2	I sinistri	14
2.2.3	Doveri degli armatori e dei capitani	15
2.3	La Mutua Assicurazione oggi	15
2.4	La questione dell'art. 2 c.m.a.c. 1862	16
2.4.1	Segue: limiti di operatività dell'art. 2 c.m.a.c. 1862	17
2.4.2	Segue: il rispetto dei doveri di condotta del Comandante	20
2.5	Conclusioni	21

Parte II

Capitolo III

3.1	Introduzione	24
3.2	Il timone della Pinta	26
3.2.1	Analisi della responsabilità	27
3.3	Analisi del naufragio della Santa Maria	27
3.3.1	Analisi della responsabilità	29
3.4	Conclusione	30

Capitolo IV

4.1	Introduzione	31
4.2	La giurisprudenza del mare	32
4.3	Il processo Romano - Canonico	33
4.4	La struttura processuale	34
4.5	I processi dopo la prima spedizione	35
4.5.1	La struttura del processo	36
4.5.2	Attori della pretesa: gli eredi di Colombo	36
4.5.3	L'oggetto e l'epilogo della pretesa	36
4.6	Conclusione	36

Parte III

Capitolo V

5.1	Introduzione	40
5.2	La mutua assicurazione Palos 1490	41
5.3	La lettera di Cristoforo Colombo alla mutua assicurazione	42
5.4	Le valutazioni della mutua assicurazione	45
5.4.1	Segue: la risposta di Colombo	47
5.4.2	Segue: la risposta della mutua assicurazione	48
5.5	Possibili scenari	48
5.5.1	Il procedimento giudiziario	49
5.5.2	Il procedimento giudiziario: il libello	49
5.5.3	Il procedimento giudiziario: chiamata del convenuto	50
5.5.4	Sentenza	51
5.6	Liquidazione dei danni	52

Introduzione

“Guardare con gli occhi del futuro il passato”

Correva l'anno 1492. Cristoforo Colombo e il suo equipaggio, durante la loro prima spedizione, nel tentativo di cercare una rotta più rapida per arrivare alle Indie, si imbarcarono nel continente Americano. “Guanahani” scriverà nei suoi diari di bordo Colombo, non appena un membro del suo equipaggio, qualche ora dopo della mezzanotte, vide al sorgere dell'orizzonte, un piccolo lembo di terra ¹.

La spedizione di Cristoforo Colombo e della scoperta dell'America è stata trattata nei grandi manuali di studi ed è passata alla storia come la più grande scoperta del medioevo. Il progetto di ricerca trae come spunto di riferimento, un paradigma letterario, rivisitato in fantasiosa chiave ipotetica e sintetizzato nel pensiero “Guardare con gli occhi del futuro, il passato”.

Molti istituti giuridici che oggi sono utilizzati nel tessuto economico e normativo della nostra società, sono frutto di un lungo percorso storico che trae la sua origine dalla necessità degli uomini di dare una veste formale alla molteplicità dei rapporti sociali che si realizzavano nel quotidiano.

L'istituto giuridico di diritto commerciale preso in riferimento è la Società di Mutua Assicuratrice, la cui mirabile ideazione è intrisa dalle vicende di un piccolo paese ligure che passa alla storia come “la città dai mille bianchi velieri”: Camogli, nota per l'attività armatoriale.

Nel corso dell'ottocento poteva vantare in ogni porto, una sua imbarcazione; l'esperienza della vita quotidiana ha con il passare del tempo spinto gli operatori economici del luogo a individuare uno strumento negoziale che permettesse di indennizzare gli armatori dai possibili sinistri che potevano cagionare dei danni alle imbarcazioni.

¹“Perciò quando intonarono la Salve Regina che i marinai sono usi dire e cantare a modo loro e si riunirono tutti, l'Ammiraglio li pregò e li esortò a fare buona guardia dal castello di prua e che scrutassero per cercare la terra e che a colui il quale per primo dicesse che la vedeva, avrebbe dato immediatamente un giubbone di seta, senza contare le altre ricompense promesse dai Re [...]. Alle due, passata la mezzanotte, apparve terra, dalla quale saranno stati distanti due leghe. Ammainarono tutte le vele [...] e si misero a navigare alla cappa, temporeggiando sino al venerdì, quando giunsero a una isoletta dei Lucayos che nella lingua degli indigeni era detta Guanahani”. Cristoforo Colombo, Diario del Primo Viaggio, in *gli scritti*, Einaudi Edizioni.

Una esigenza economica che ha trovato la propria forma di regolazione nella prima “Convenzione di Mutua Marittima Camogliese del 1862” perfezionata e regolata anche attraverso la presenza delle varie fattispecie di condizioni addizionali e particolari, che si prefiggevano di tenere conto delle circostanze dei singoli casi concreti.

Il primo filone di Giurisprudenza del mare verrà invece inaugurato dalle celeberrime “Alabama Claims”, sentenza epocale pronunciata nella sala del municipio di Ginevra (oggi Salle de l’Alabama) da un tribunale arbitrale internazionale costituito sulla base delle norme contenute nel trattato di Whashington, al fine di cercare di derimere una controversia sorta per il “vapore Alabama” ceduto dagli Inglesi agli Stati della Confederazione Americana, violando il blocco navale che imponeva di combattere la guerra di secessione americana servendosi solo delle proprie imbarcazioni ²³.

Come si diceva, gli istituti giuridici che oggi sono presenti nella realtà del nostro ordinamento giuridico ed economico, sono frutto di una lunga evoluzione di pensiero dei vari studiosi che si sono cimentanti nel riuscire a dare forma alla molteplicità di interessi a cui ogni contesto sociale cercava di dare rilievo.

La storia e il pensiero sociologico ci insegnano giustamente di guardare con gli occhi del passato la realtà presente, perché la quotidianità è intrisa di comportamenti, di interrogativi e di problemi che - seppur in maniera difforme, mutata e nuova - si sono sempre realizzati nel passato e per i quali il pensiero coevo può essere un valido punto di partenza per la ricerca delle necessarie soluzioni. Tuttavia, è frutto di idea, di diletto, ma anche di curiosità, pensare a degli interrogativi che possono porsi in questa maniera: “Che cosa sarebbe successo se, durante la prima spedizione di Cristoforo Colombo, fosse già stata presente la realtà giuridico – economica della Mutua Assicurazione? Sarebbero stati indennizzati alcuni sinistri come la rottura del timone o la perdita della caracca Santa Maria? Che cosa sarebbe successo se fosse stato presente un tribunale che doveva accertare le cause del naufragio della Santa Maria e della Pinta? La responsabilità a chi doveva attribuirsi?”

²Rosario Sapienza, *Quattro pezzi facili*, diritto internazionale, editrice G. Giappichelli, Torino.

³John Bassett Moore (ed.), *History and Digest of the International Arbitrations to which the United States has been a Party*, 1898, at 653 et seq.

Questi sono i punti fondamentali degli ambiziosi interrogativi che gli studenti intendono affrontare con il loro lavoro di ricerca. Al fine di dare una trattazione schematica e chiara del progetto si è suddiviso l'intero lavoro in tre parti tematiche. La prima legata all'inquadramento storico e giuridico della spedizione di Cristoforo Colombo e dell'Istituto di Mutua Assicurazione Camogli 1862 - in cui sono stati approfonditi il sistema portuale e le imbarcazioni adoperate, con particolare riferimento alla realtà economica e sociale della Spagna del 1400 - e gli aspetti giuridici connessi alla Convenzione di Mutua Assicurazione.

Nella seconda parte si è analizzata la prima spedizione di Colombo, privilegiando l'aspetto dei sinistri, l'analisi delle cause e delle rispettive responsabilità e in ultimo i profili processuali che si incentrano sulla ricerca di eventuali cause che furono instaurate dopo le spedizioni di Colombo e quelli legati alla prima giurisprudenza del mare inaugurata, come si diceva, con le Alabama Claims.

L'ultima parte è il cuore di tutto il lavoro realizzato, perché sulla base della ricerca che è stata condotta all'interno dei singoli saggi, si valuteranno gli esiti della spedizione del primo viaggio di Colombo alla luce dei possibili scenari giuridici ed economici che si sarebbero potuti realizzare supponendo fittiziamente esistente l'istituto giuridico della mutua assicuratrice nella formulazione Camogli 1862.

Parte I

Inquadramento storico e giuridico
della spedizione di Cristoforo
Colombo del 1492 e dell'Istituto
della Mutua Assicurazione
Camogli 1862

Capitolo 1

La prima spedizione di Colombo

“Il sistema portuale, le imbarcazioni: riferimenti alla realtà sociale ed economica della Spagna del 1400”

1.1 Introduzione

Il 1492 rappresenta una data di particolare rilievo per la evoluzione della coscienza storica, economica, commerciale e giuridica. La scoperta dell’America è una tappa che convenzionalmente – agli occhi degli storici – segna la fine del medioevo e l’inizio dell’epoca moderna, di cui è interessante lo sviluppo sociale europeo che per gran parte è caratterizzato da una molteplicità di modelli che si sono plasmati nei secoli passati e che trovano una loro consolidata formulazione alla fine del medioevo ¹.

La spedizione di Colombo fu finanziata dai reali spagnoli; il principale obiettivo del casato di Aragona non era quello di scoprire nuove rotte, ma piuttosto, di servirsi delle spedizioni per cercare di risanare le precarie condizioni economiche del regno. La Spagna infatti, era nota che stesse attraversando un periodo di crisi economica che metteva in difficoltà il commercio e la finanza.

¹Il giurista e storico Tommaso Padoa Schioppa in “Storia del diritto in Europa” (ed. il Mulino), riprende il pensiero degli storici che collocano idealmente la fine del medioevo con la scoperta dell’America. Ma è il caso di evidenziare che questo avvenimento è soltanto una delle condizioni che ci permettono di tracciare la fine del medioevo. In realtà la ricerca storico-giuridica ci dimostra che ci sono state delle altre condizioni che hanno permesso questa transizione; Tommaso Padoa Schioppa, Storia del diritto in Europa, edizioni il mulino.

Nel saggio che si intende sviluppare, si vuole approfondire la questione ora analizzata, attraverso una analisi storico ed economica delle casse del regno spagnolo; richiamando il sistema valutario della Spagna di fine quattrocento. Questo approfondimento è importante per la quantificazione del valore monetario delle singole imbarcazioni utilizzate nella spedizione, della realizzazione del documento di annessione e di valutazione di mutua assicurazione e della relativa stesura del documento di liquidazione – rimandando per questi alla terza parte dell’intero lavoro.

Al fine di procedere alla costituzione del documento di Mutua assicuratrice, sul fronte del viaggio di Colombo risulta necessario, analizzare le caratteristiche strutturali della Caracca e Caravella; si analizzeranno le dimensioni lineari e geometriche delle imbarcazioni che servirono per la spedizione. Introdurrà il lavoro l’analisi del naviglio utilizzato nel mar Mediterraneo e appartenente al regno spagnolo.

1.2 Porti e navi nel Mediterraneo medievale

Nel 1400 i territori apparivano notevolmente diversi rispetto alla conformazione attuale, i porti erano piccoli e integrati con il territorio in quanto, veniva data importanza alle caratteristiche geografiche e ambientali, cercando di seguire le linee naturali della costa, in modo tale da semplificare gli aspetti della costruzione; La natura forniva quindi una risorsa costruttiva all’uomo. Nel corso dell’XI secolo, infatti, l’Europa attraversò un periodo di rifioritura economica; si assiste alla nascita delle quattro repubbliche marinare. “In questi periodi il porto diventa il fulcro di una rete sempre più fitta di commerci e centro propulsore di sviluppo economico”; il commercio influenzerà non solo l’economia, ma anche la politica. I territori che avevano uno sbocco sul mare e che hanno fatto dei traffici marittimi il centro del loro commercio, diventeranno luoghi in cui “affari e potere si incontrano, sostenendosi a vicenda”².

La prima spedizione di Cristoforo Colombo partirà dal porto di Palos de La Frontera, una enclave portuale sulla riva sinistra dell’estuario del fiume Tinto, in origine nota semplicemente come Palus, ovvero, palude, antico centro nevralgico per i rapporti commerciali della Corona di Castilla³.

²Enciclopedia Treccani, Porto, riferimenti storici.

³The Meditelegraph: “Palos torna ai tempi di Colombo”. Nella stessa pubblicazione e in un articolo del Messaggero, denominato: “Ritrovato il porto da cui salpò Colombo” viene riportato che: L’Università di Huelva, ha condotto delle ricerche che sono durati due mesi, con l’autorizzazione del Comune di Palos. Sono stati ritrovati dei resti di una drogheria,

I porti come quello di Paolos, sorgevano dove vi era anche la disponibilità di materie prime atte alla costruzione delle navi; le spiagge infatti apparivano come dei grandi cantieri navali.

Tuttavia non fu solo questo il motivo principale per cui la corona spagnola di Isabella e Ferdinando di Castiglia scelse il porto di Palos come luogo da cui far partire la spedizione di Colombo. Attraverso la testimonianza di diversi storici ⁴ si ritiene che per sanzionare i disordini che proprio in quegli anni erano stati accesi dalla popolazione, la Corona Spagnola reagì intimando all'amministrazione locale la fornitura della Nina e della Pinta ⁵. "La terza unità navale, ovvero, la Santa Maria, che era conosciuta anche come il nome de "La Gallega" fu costruita in un cantiere della Galizia intorno al 1460 e messa a disposizione dal cartografo e armatore Juan de la Cosa" ⁶.

Spostando la nostra attenzione alle navi, queste sarebbero completamente diverse, non solo nelle dimensioni ma anche nei profili, forme, tipo di propulsione e materiali di costruzioni. Se ci riferiamo al naviglio spagnolo possiamo osservare che una prima grande partizione fra imbarcazioni può essere sviluppata attraverso l'analisi dei sistemi di propulsione, che potevano essere di tipologia velica o a propulsione umana. Una altra distinzione si può riferire ai modi di utilizzo come il trasporto delle merci, guerra, esplorazione, ed infine, alla nazionalità degli armatori. Queste caratteristiche erano importanti al fine di differenziare le navi atte alla navigazione in mare aperto o sotto costa. In entrambi in casi si preferiva se possibile, navigare vicino la costa. Colombo nella sua spedizione, risultò quindi, poco prudente.

La gran parte delle navi che componevano le flotte Mediterranee del 1400 erano Caracche, utilizzate allo scopo di trasporto commerciale, le Galee o le Galere utilizzate per scopi bellici, ed in ultimo le Caravelle che erano utili propriamente per varie finalità commerciali di minore importanza. Queste ultime infatti erano notevolmente più piccole delle Caracche che avevano una lunghezza di 30 metri, mentre le Caravelle raggiungevano infatti una lunghezza di 15 metri.

di una taverna e di una serie di forni per la cottura degli alimenti sono gli indizi che lì si trovava il vecchio porto, da cui, il 12 ottobre del 1492, partì Cristoforo Colombo verso le Americhe; Paola del Vecchio, Palos torna ai tempi di Colombo, The Meditelegraph, 2014.

⁴Giuliano da Frè, I Grandi Condottieri, Newton Compton editori.

⁵E' tuttavia preferibile l'opinione di chi ritiene che soltanto la Pinta fu oggetto della richiesta di fornitura da parte della Corona; pensiero confermato del resto anche dal fatto che la Nina venne realizzata con fondi che appartenevano ai membri dell'equipaggio. Cesare De Lollis, Cristoforo Colombo nella leggenda e nella storia, terza edizione, p. 99, Fratelli Treves, 1923.

⁶Ibidem.

1.3 La Nina, la Pinta e la Santa Maria

Nei primi anni del quattrocento nei cantieri navali di Lisbona venne progettata una apposita imbarcazione che aveva il preciso compito di circumnavigare l’Africa raggiungendo in questa maniera le Indie Orientali, in questa maniera la monarchia portoghese non era tenuta a pagare alcun dazio alle colonie Ottomane.

Sebbene con il termine plurale "le caravelle" l’immaginario collettivo ci riporta alla spedizione intrapresa da Cristoforo Colombo, è bene avvertire che in realtà soltanto due delle imbarcazioni dell’ammiraglio erano caravelle, ovvero la Nina e la Pinta, mentre la Santa Maria era una Caracca.

Un gigante del mare sviluppata nel Mediterraneo durante il corso del XV secolo, ma adoperata in gran parte dai Portoghesi nei viaggi per giungere alle Indie; erano così grandi da riuscire ad imbarcare circa duemila uomini, essendo muniti di circa otto ponti.

Cinque secoli dopo il primo viaggio di Cristoforo Colombo, tre navi identiche a quelle comandate dall’Ammiraglio genovese partirono dalle coste atlantiche della Spagna, per compiere nuovamente il viaggio della scoperta dell’America. Questa iniziativa del 1992 - in occasione del quinto centenario della scoperta dell’America - è importante in quanto un gruppo di ricercatori e studiosi, hanno riprodotto le stesse imbarcazioni utilizzate, servendosi delle stesse tecniche e degli egual materiali utilizzati un tempo, dal legno di rovere e di pino allo stesso numero di equipaggio che ammontava a novanta persone^{7 8 9}.

Dalle ricerche che sono state condotte sono stati tratti degli elementi utili ai fini della individuazione delle caratteristiche delle tre imbarcazioni che verranno nel prosieguo analizzate.

⁷Da Archivio de La Repubblica, Tornano in mare le tre navi di Cristoforo Colombo, 1990.

⁸"La replica fedele, in scala 1:1, della Niña di Cristoforo Colombo, è pronta a riprendere il mare dopo un lungo periodo in cantiere per un restauro completo. Stiamo parlando proprio della Niña, la Pinta e la Santa Maria, le celebri caravelle che scoprirono l’America, le cui più fedeli imitazioni a dimensione originale furono realizzate in Spagna nel 1992 in occasione dei 500 anni dalla scoperta. di Colombo. All’epoca le tre caravelle ripercorsero il viaggio del navigatore genovese, ma con gli anni è stato necessario qualche intervento in cantiere"; citazione ripresa da Redazione Liguria Nautica, La Nina torna in acqua con la Pinta e la Santa Maria, 2014.

⁹"La Pinta e la Santa Maria sono visibili al Museum for Science and History della città texana Corpus Chrixi, mentre la Niña è a City Marina per i lavori in cantiere, e presto tornerà a essere la "sosia ufficiale" della caravella di Colombo"; Ibidem.

1.3.1 La Nina

Il nome reale della Nina - piccola bambina ¹⁰ - era con molta probabilità Santa Clara, in realtà questo nomignolo gli venne attribuito perché riferito all'armatore Juan Nino ¹¹.

Era una caravella che aveva una lunghezza di 21,4 metri e una larghezza di 6,28 metri, costruita secondo le fonti a Puerto de La Ribera ¹² tra il 1487 e il 1490; aveva una stazza lorda di 100,3 tsl, un pescaggio di 1,78 metri e poteva contenere un equipaggio di circa 20 marinai.

Originariamente equipaggiata con vele latine, queste non erano provviste di cime necessarie a ridurre la superficie in caso di forte vento, questa fu la causa determinante di un sinistro che occorre durante la prima spedizione e che costrinse i membri dell'equipaggio a dotarsi di vele quadre. Queste ultime erano sicuramente appropriate per la situazione dei venti nelle zone delle Azzorre in cui si trovava a navigare ^{13 14}.

1.3.2 La Pinta

Di dimensioni maggiori della Nina, la Pinta - "la dipinta", ma il cui vero nome non è conosciuto - armata da Comez Rascon e Cristobal Quintero, era anche essa una caravella di lunghezza pari a 22,75 metri, larghezza 6,60 metri; aveva una stazza lorda di 115,5 tsl e un pescaggio di 1,85 metri.

Aveva tre alberi, due dei quali - sull'albero di maestra e di trichetto - e una vela latina sull'albero di mezzana. Poteva trasportare un totale di circa 25 marinai ¹⁵.

1.3.3 La Santa Maria

L'Ammiraglia della spedizione del 1492 era invece la Santa Maria - come testé riportato, il nome originario era la Gallega, in quanto con molta probabilità venne costruita in Galizia - questa Caracca venne messa a disposizione dal cartografo Juan de la Cosa ^{16 17}.

¹⁰Secondo altri studiosi il termine tradotto si riferirebbe a "ragazza".

¹¹La Nina, sito di divulgazione nautica online, nauticalreport.it.

¹²Ropero-Regidor Diego, Los lugares colombinos y su entorno, Fundación Ramón Areces, Madrid, 1992.

¹³The Most Historically Accurate Replica of a Columbus Ship Ever Built.

¹⁴Sito ufficiale studi condotti per replicare la spedizione di Colombo, Thenina.com, 1990.

¹⁵Ibidem.

¹⁶Ibidem.

¹⁷Bartolomeo de Las Casas non usò mai il termine Gallega, in quanto secondo alcuni la Galizia era un luogo dalla quale provenivano le prostitute.

Aveva una lunghezza pari a 21,60 metri, una larghezza di 8 metri e un dislocamento di 233 tonnellate. Equipaggiata di tre alberi che montavano delle vele quadre^{18 19 20 21}. Un filmato dell'Istituto Luce ci permette di analizzare alcuni frammenti legati alla ricostruzione della Santa Maria a Siviglia, opera che venne compiuta agli inizi del 1900²².

1.4 Il valore delle tre imbarcazioni

Sovente i racconti degli studiosi sulle grandi scoperte, fra cui la grande impresa di Cristoforo Colombo, si concentrano solo su aspetti di carattere avventuroso, drammatico, storico, biografico, ma pochi sono i materiali raccolti che riguardano la parte finanziaria di queste spedizioni; è naturale chiedersi come siano stati raccolti i capitali necessari per riuscire ad armare le navi. Essendo queste navi impiegate per delle attività che avevano delle finalità incerte, il rischio di perdita dei capitali impiegati era notevolmente alto. Tuttavia il dato certo è che i mezzi che venivano impiegati erano notevolmente modesti, poche erano le imbarcazioni che venivano affidate alle spedizioni, queste solitamente erano piccole - si pensi che le imbarcazioni del Colombo avevano una stazza compresa fra le 60 e le 120 tonnellate - particolarmente maneggevoli e in grado di riuscire a navigare anche nei tratti di mare più difficili. Diversamente, le navi che erano utilizzate per il commercio avevano caratteristiche strutturali notevolmente migliori, di grandezze notevolmente superiori (si pensi alle Galee di Firenze, di Genova o di Venezia che stazzano dalle 400 alle 1500 tonnellate metriche), ricevevano maggiore attenzioni dalle monarchie del tempo, ma anche, da parte di tutti coloro che operavano nell'ambito commerciale ed economico (come ad esempio gli assicuratori)²³. "Se si analizzano questi profili, l'organizzazione di una nave o di una flotta da scoperta richiede investimenti notevolmente limitati e che possono essere raccolti sul posto"²⁴.

¹⁸The Most Historically Accurate Replica of a Columbus Ship Ever Built.

¹⁹Sito di divulgazione nautica nauticareport.it.

²⁰Sito che riporta gli studi volti a ricostruire la caracca "Santa Maria" d la spedizione di Colombo, santamariadecolombo.com.

²¹"Qualche tempo fa alcuni ricercatori avevano asserito il ritrovamento della Santa Maria nei pressi dell'Isola di Haiti, ma la smentita di questo è arrivato con il timbro dell'Unesco"; Corriere della Sera, Unesco: il relitto ritrovato non è quello della Santa Maria di Colombo.

²²Istituto Luce 05/1930, A Siviglia la ricostruzione della caravella Santa Maria, B/N, muto.

²³Heeres Jaques, Il ruolo dei capitali internazionali nei viaggi di scoperta nei secoli XV e XVI, Università di Caen.

²⁴Ibidem.

E' opportuno tracciare in primo il sistema valutario della Corona Spagnola del 1400 e successivamente analizzare i costi sostenuti ai fini della costruzione e dell'equipaggiamento delle imbarcazioni di Colombo".

A questi fini ci serviremmo degli studi che sono stati condotti da Mario Traina, uno dei più grandi numismatici italiani; da una ricerca che è stata compiuta dall'Università di Caen dal Prof. J. Heers e dagli studi condotti dal Prof. Ch. Verlinden dell'Università di Gand.

1.4.1 Il sistema valutario spagnolo del 1400

Il Maravedì è il nome che indica la moneta spagnola che aveva corso legale durante il periodo della spedizione di Colombo. Il nome deriva da Marabotino, ovvero, una antica moneta araba emessa in al-Andalus dai mori; il Marabotino indica in ultimo la moneta coniata in Spagna dalla dinastia berbera degli Almoravidi ²⁵ ²⁶.

Alcuni storici ritengono che il Maravedì sia diverso dal Marabottino, mentre altri ritengono che si tratti della medesima moneta; "Sotto la dinastia di Ferdinando e Isabella - tra il 1474 e il 1516 - i Maravedì sono battuti in lega d'argento, ma sono presenti anche dei sottomultipli in rame" ²⁷.

Per riuscire a capire a quanto equivale il Maravedì, bisogna metterlo in correlazione con la moneta battuta in quello stesso periodo a Venezia, ovvero il Ducato e con il Fiorino di Firenze. Secondo gli studi condotti dal numismatico Mario Traina per poter ottenere un Fiorino o un Ducato d'oro occorrono circa 400 Maraverdì ²⁸.

1.4.2 Il valore delle imbarcazioni di Colombo

Il valore complessivo delle tre Caravelle è riportato in più fonti in circa 2.000.000 di Maravedì, una cifra esigua corrispondente a circa 5.000 Ducati di Venezia e altrettanti Fiorini.

Alcuni ritengono che oggi le imbarcazioni avrebbero un ammontare complessivo di circa 40.000 euro ²⁹; un dato che tuttavia deve essere tralasciato in

²⁵Konrad Klütz, Münznamen und ihre Herkunft, Vienna, moneytrend Verlag, 2004.

²⁶Enciclopedia Treccani alla voce: Maravedì.

²⁷Traina Mario, Le monete che finanziarono Colombo, Il giornale della numismatica, 2015.

²⁸Ibidem.

²⁹"La cifra fu stabilita in due milioni di maravedì (una moneta di origine araba usata in Spagna per diversi secoli), versati per metà dalla corte e per metà dallo stesso Cristoforo Colombo, finanziato da un istituto di credito genovese, il Banco di San Giorgio e il mercante fiorentino Giannotto Berardi. In realtà, si trattava di una somma modesta anche per

quanto il sistema economico sociale attuale è nettamente diverso da quello quattrocentesco. Bisogna altresì considerare che era stata considerata una paccottiglia di seppur minimo valore, come eventuale contributo da fornire alle popolazioni indigene del luogo ³⁰ ³¹, oltre ad eventuali provvigioni che la corona spagnola doveva garantire ai membri dell'equipaggio (fra questi si pensi ai premi che dovevano essere attribuiti ai marinai che per primi avrebbero avvistato la terra).

Imbarcazione	Nome	Stazza	Valore
Caracca	Santa Maria	150 Tonnellate	750.000 Maravedi
Caravella	Nina	100,3 Tonnellate	500.000 Maravedi
Caravella	Pinta	115 Tonnellate	600.000 Maravedi

Si sottolinea che non ci sono fonti che ci permettono di capire l'esatto valore delle imbarcazioni, per questi motivi i valori che sono stati inseriti e che hanno formato oggetto del nostro studio si basano su una presunzione semplice che ha tenuto conto del quantitativo di stazza di ciascuna singola imbarcazione, dei materiali impiegati, degli equipaggiamenti di cui precedentemente si è fatto riferimento.

1.5 Conclusione

Il lavoro offerto ci permette di delineare i fondamenti storici della prima spedizione di Colombo. Incentrandosi sugli aspetti caratteristici delle imbarcazioni e particolarmente su quelli economico finanziari si fornisce la base utile per riuscire a realizzare lo scopo di questa tesi consistente nel fingere che la Mutua Assicurazione di Camogli fosse già esistente nei regni Spagnoli durante la fine del quattrocento.

Si tratta di un lavoro di non dubbia rilevanza e problematicità, in quanto è necessario riuscire ad adattare un istituto che nasce per risolvere questioni economiche e commerciali di fine ottocento a fatti che realizzandosi circa quattro secoli necessitano di essere considerati in una parentesi di tempo che esclude variabili non più esistenti nella realtà economica e giuridica del 1800.

l'epoca: secondo le stime, l'impresa fu finanziata con una spesa complessiva compresa fra i 20.000 e i 60.000 euro attuali". National Geographic Italia.

³⁰Heeres Jaques, Il ruolo dei capitali internazionali nei viaggi di scoperta nei secoli XV e XVI, Università di Caen.

³¹"Quelle della flotta di Palos sono state valutate a 2 milioni di Maravedi [...] ma queste cifre sono sicuramente superiori rispetto al valore intrinseco delle imbarcazioni". Heeres Jaques, Il ruolo dei capitali internazionali nei viaggi di scoperta nei secoli XV e XVI, Università di Caen et St. ZWEIG, Magellan, Parigi.

Come si è visto durante il corso di questa prima trattazione, essendo le navi atte alle spedizioni, non solo di modesto valore ma anche, talvolta di precarie condizioni; considerando che le stesse spedizioni potevano rappresentare un investimento particolarmente oneroso perché non si era certi dell'effettiva riuscita dell'impresa, si suppone che in una eventuale mutua assicuratrice fra armatori proprietari di navi commerciali, questi ultimi erano sicuramente poco propensi ad accollarsi il rischio di imprese del genere di quelle considerate, in altre parole, non volevano rischiare per avventure incerte dai finali inaspettati.

Capitolo 2

La mutua assicuratrice

Gli aspetti giuridici ed economici connessi alla
Convenzione di Mutua Assicurazione, Camogli 1862

2.1 Introduzione

Il saggio si propone di analizzare gli aspetti giuridici ed economici connessi alla mutua assicurazione che vede la sua nascita nella città dei mille bianchi velieri: Camogli. Questo istituto giuridico si inquadra in un contesto socio economico ben determinato, che vede le navi camogline e la relativa esperienza armatoriale al centro dell'espansione commerciale nei flussi marittimi del XIX secolo.

Il modello di riferimento della mutua assicurazione nasce, come si avrà modo di vedere, dalla necessità di regolare gli aspetti legati alla sicurezza dei traffici commerciali a fronte di eventuali perdite dovuti a sinistri che potevano accadere durante la navigazione e non solo.

Successivamente, il modello camogline per il grande impatto che avrà nel mondo armatoriale e assicurativo, sarà ripreso dal codice di commercio del 1862, poi sostituito da quello del 1884, ed in ultimo inserito nel codice civile del 1942 attualmente in vigore.

Le disposizioni normative sulla società di mutua assicurazione che oggi è inserita all'interno del moderno codice civile (art. 2546 e ss. del c.c.) affondando le proprie radici nella tradizione della mutua assicuratrice camogline e nella già affermata tradizione assicurativa medievale, vengono adattate alle

moderne esigenze dell'ordinamento giuridico italiano, contestualmente, vengono fatte oggetto di studi comparatistici con altri ordinamenti giuridici e nell'ottica futura di europeizzazione degli strumenti privatistici e commerciali utilizzati dagli stati membri della Unione Europea.

Di consueto i modelli che con il passare del tempo sono stati creati e si sono realizzati, vengono poi usati come base di studio e come punto di riferimento per cercare di dare regolazione a nuovi fenomeni che l'evoluzione sociale ci presenta (guardare con gli occhi del passato il futuro).

Nel presente saggio, invece, si cerca di stravolgere questo consueto modo di vedere la storia e l'evoluzione, infatti, si tenterà di "guardare con gli occhi del futuro il passato". In altre parole il modello di mutua assicurazione Camogli formalizzata nella Convenzione di mutua assicurazione del 1862, verrà ipoteticamente ritenuto esistente ed operante per la flotta spagnola del quattrocento, coeva alla spedizione del Cristoforo Colombo. Per poter realizzare questo ambizioso obiettivo non si può certo prescindere dallo studio delle caratteristiche e del funzionamento della mutua assicuratrice; inoltre a completamento del lavoro è importante riuscire a individuare i profili essenziali della mutua assicurazione oggi, così come tipizzata nel codice civile, al fine di avere il rilievo della evoluzione dell'istituto trattato.

2.2 La Mutua Assicurazione Camogli 1862

La società di Mutua Assicurazione nasce dall'esperienza economica e commerciale della città dei mille bianchi velieri: Camogli. "Ancora qualche svolazzo di penna sul foglio protocollo e poi il capitano Nicolò Schiaffino firma il documento. È il 20 marzo 1853 e in una casa al secondo piano di un palazzo di piazza Colombo con vista sul porto di Camogli è appena nata la prima mutua assicurazione marittima del mondo ¹." Nell'articolo 18 della Convenzione verrà affermato che *"tutti coloro che avranno la disgrazia di naufragare in mar Nero e nei Stati Uniti della Gran Bretagna e viaggio facendo, purché in Oceano o nel Continente fino ad Amburgo gli sarà pagato il novantotto per cento, purché succedano i sinistri dall'Equinozio di Settembre fino a quello di Marzo"*. Questa disposizione insieme a quella di cui all'art. 2 sottolineano le finalità principali di questo nascente istituto, ovvero, quello di coprire gli armatori dai danni derivanti dai possibili sinistri che possano occorrere ai bastimenti, durante il loro esercizio.

¹Alessandro Cassinis, Camogli la prima assicurazione marittima, themeditelgraph.com, Novembre 18, 2017.

2.2.1 Oggetto e condizioni della società

La mutua assicurazione camogliese, è la seconda formulazione della primissima mutua assicurazione mondiale nata sempre a Camogli (GE) nel 1853. L'obiettivo di tale associazione era quello di fornire una copertura assicurativa a tutti i bastimenti appartenenti ad armatori camogliesi, per ogni rischio marittimo, sia in alto mare che in porto, rada o riviera, per incendio, pirateria, baratteria, colpa e mancanza ed imperizia del capitano e/o dell'equipaggio (art. 1 e 2 c.m.a.c. 1862).

Per entrare a far parte della società un armatore, deve fare domanda, mediante apposita lettera, al Direttore, il quale mediante un'altra in risposta, farà noto al richiedente se sia stato o no accettato ed assicurato dalla presente mutua. In più gli armatori non domiciliati a Camogli sono tenuti a significarlo alla Direzione. Per concludere ed ufficializzare l'iscrizione, il richiedente deve apporre la propria firma sul ruolo della società. L'adesione alla presente convenzione, deve avere una durata minima di tre anni, durante la quale non verranno fatte modifiche dei rapporti contrattuali (Art. 10, 11, 12 e 16 c.m.a.c. 1862). Ogni associato, al momento dell'iscrizione, dovrà versare l'1 per cento del valore del bastimento o dei bastimenti per cui ci si intende associare.

Tale cifra dovrà essere pagata in due rate: mezzo per cento il primo trimestre e l'altro mezzo per cento il secondo trimestre. Questi versamenti, sono destinati a formare un fondo di riserva, di cui non si potrà disporre se non per casi straordinari. La società infatti non ha alcun fondo sociale e non può avere nessun utile o profitto sociale. Una volta completato il versamento la mutua assicurazione si impegnerà a coprire i rischi per i $\frac{3}{4}$ del valore della nave/i assicurate 24 ore dopo la data di accettazione. (Art. 3, 5, 6 e 7 c.m.a.c. 1862). Per esistere la Mutua Assicurazione, deve contare almeno 70 bastimenti e si riterrebbe sciolta solo nel caso in cui nell'arco di 24 ore si verificassero abbastanza sinistri per produrre danni pari ad almeno il 25 per cento del valore dei bastimenti assicurati (Art. 4 e 17 c.m.a.c. 1862).

2.2.2 I sinistri

La società considera sinistro qualunque avaria che oltrepassa il 75 per cento del valore dei tre quarti per il quale il bastimento è assicurato. Per perduti vengono considerati invece quei bastimenti, per i quali mancano notizie da almeno sei mesi per la navigazione in Mar Mediterraneo, Mar Nero, Nord Europa ed Isole Britanniche; da un anno per l'Atlantico; da due anni al di là dei Capi Horn e Buona Speranza. Nel caso d'investimento o di arenamento, anche con rottura, l'associato potrà fare l'abbandono della nave solo nel

caso in cui i costi per le riparazioni minime non superino il 75 per cento del valore dei tre quarti assicurati (Art. 30, 31 e 37 c.m.a.c. 1862). Nel caso di naufragio o abbandono, l'associazione non sarà tenuta a pagare il recupero ed il rimpatrio dell'equipaggio (Art. 39). Il pagamento dei sinistri, verrà effettuato quindici giorni dopo la liquidazione dei conti (Art. 34).

2.2.3 Doveri degli armatori e dei capitani

Ogni armatore è obbligato a munire il bastimento da lui diretto della bandiera dell'Associazione e di una copia della presente convenzione. Ogni bastimento deve inoltre essere munito di tre ancore e di un Ancorotto, due catene da 90 braccia ciascuna, una gomema ed un ghermito. In difetto di gomema, il bastimento deve avere in tutto 225 braccia di catena. Se il bastimento difettesse invece di qualsiasi altra delle pertinenze citate, in caso di sinistro, quest'ultimo sarà colpito da una ritenuta del 10 per cento (Art. 44, 45 e 46 c.m.a.c. 1862). Ogni capitano è invece obbligato a prestare soccorso con uomini e attrezzi ad ogni bastimento iscritto all'Associazione richiedente aiuto, salvo però un'indennità dovuta agli attrezzi impiegati per l'operazione. I suddetti danni saranno stimati in un secondo tempo, in maniera amichevole tra i due capitani oppure tra due arbitri scelti fra gli associati.

2.3 La Mutua Assicurazione oggi

Le mutue assicuratrici, anche definite come società di mutua assicurazione (artt. 2546 e ss. c.c.) sono società cooperative, caratterizzate dalla stretta interdipendenza che per legge esiste fra la qualità di socio e la qualità di assicurato *“non si può acquistare la qualità di socio, se non assicurandosi presso la società” e viceversa “si perde la qualità di socio con l’estinguersi dell’assicurazione” (art.2546 c. 3 c.c.)*.

Questo principio è quello che differenzia nettamente le mutue assicuratrici rispetto alle comuni cooperative di assicurazione; in queste ultime infatti si può essere assicurati senza diventare soci, d'altro canto il socio ha il diritto alle prestazioni assicurative solo se e quando stipulerà un distinto ed autonomo contratto di assicurazione con la società. Tutto all'opposto si verifica invece nelle mutue assicuratrici. Si discute se l'atto di adesione alla società dia vita ad un rapporto unitario o a due rapporti fra loro collegati (societario ed assicurativo).

Certo è che si può diventare soci in quanto ricorrono le condizioni per la stipula del contratto di assicurazione. Altrettanto certo è che le due posizio-

ni nascono e restano tra loro collegate, e che le vicende del rapporto societario si riflettono necessariamente su quello assicurativo e viceversa. Così, ad esempio, la cessazione del rischio assicurato comporta il contestuale scioglimento del rapporto assicurativo e di quello societario.

Nelle mutue assicuratrici per le obbligazioni sociali, ed in particolare per il pagamento delle indennità assicurative ai soci, risponde solo la società col proprio patrimonio. I soci sono obbligati verso la società al pagamento di "contributi", che costituiscono nel contempo al conferimento e al premio di assicurazione. Essi sono calcolati con i criteri tecnici propri dei premi di assicurazione e, al pari di questi ultimi, sono di regola pagati periodicamente. Il patrimonio sociale, formato con i contributi dei soci assicurati, può essere però insufficiente per l'esercizio dell'attività assicurativa. Per superare questo ostacolo, l'atto costitutivo può prevedere la costituzione di fondi di garanzia per il pagamento delle indennità, mediante speciali conferimenti da parte dei soci assicurati o di terzi, attribuendo anche a questi ultimi la qualità di socio sovventore (art. 2548 c.c.). In queste poche regole si esaurisce la disciplina specifica delle mutue assicuratrici.

Per il resto il legislatore rinvia alla disciplina pubblicistica delle imprese di assicurazione ed alle norme stabilite per le società cooperative in quanto compatibili con la loro natura (art. 2547 c.c.). Al rapporto fra soci assicurati e società si applicano poi anche le norme sul contratto di assicurazione in quanto compatibili con la specialità del rapporto (art. 1884 c.c.)².

2.4 La questione dell'art. 2 c.m.a.c. 1862

La disposizione della Convenzione di Mutua Assicurazione Marittima (Camogli 1862) che più rileva ai fini della nostra trattazione, è rappresentato dal relativo art. 2. La norma in analisi disponendo che *"L'associazione ha per oggetto la mutua assicurazione per ogni rischio marittimo, sia in alto mare che in porto, Rada o Riviera, per l'incendio, Pirateria, Baratteria, colpa e mancanza ed imperizia del Capitano e dell'equipaggio" esclude dalla possibile copertura qualsiasi fatto o atto derivante dal Contrabbando, dal Commercio proibito o clandestino, e rischi di guerra*".

La disposizione in analisi ingenera quindi due ordini di problemi, il primo legato ai limiti di operatività della stessa; in altri termini la possibile riconducibilità di un fatto che si inquadra nell'alveo di una spedizione intesa a realizzare sicuramente finalità di commercio e in subordine di esplorazione, ma attraverso tecniche connotate da un elevato margine di rischio di riuscita della stessa.

²Campobasso Francesco, Diritto Commerciale 2, Diritto delle società, UTET, 2015

Il secondo problema concerne propriamente il significato proprio da attribuire ai doveri di condotta tenuti dal comandante e ai membri dell'equipaggio, che si sostanziano nel concetto di colpa, mancanza e imperizia.

La linea ricostruttiva che verrà seguita partendo dall'attuale modo di intendere questi due molteplici profili, risalirà all'ipotetico valore che era possibile attribuirne in relazione al contesto formativo della Mutua Assicuratrice del 1862 e della spedizione di Colombo del 1492.

2.4.1 Segue: limiti di operatività dell'art. 2 c.m.a.c. 1862

Venendo all'analisi del primo profilo problematico ci si chiede se una spedizione marittima realizzata con tecniche che non erano mai state adattate e pensate per un viaggio diverso da quello realizzatosi, possa essere coperto da un indennizzo erogato dalla Mutua Assicuratrice.

L'elevato rischio della spedizione è un dato che è necessario sottolineare sia dal punto vista storico che giuridico e assicurativo; infatti, già da quando Colombo aveva in progetto di "raggiungere l'Asia e l'Oriente, navigando dalla parte opposta, ossia verso l'occidente, Colombo cercò i finanziamenti presso la corte portoghese di Giovanni II. Questi tuttavia, interessato alla espansione economico e militare sulle coste africane, rifiutò di finanziare una spedizione tanto rischiosa. Dopo questo vano tentativo, il Colombo si rivolse infatti alla corte spagnola di Ferdinando d'Aragona e Isabella di Castiglia che dopo diversi tentativi e tanta perplessità acconsentirono al progetto" ³.

E' inoltre opportuno sottolineare che la finalità della spedizione non era quella di scoprire il nuovo continente americano, piuttosto, una diversa via per riuscire a raggiungere le Indie ⁴.

Sotto il profilo giuridico ed assicurativo è opinione unanime e storicamente condivisa che non tutte le esposizioni a possibili rischi, possono essere coperti e di conseguenza non tutti i danni possono essere indennizzati.

Di fondamentale importanza risulta essere l'entità del rischio - come nel caso

³Treccani, alla voce: Cristoforo Colombo

⁴"Le ipotesi formulate da Colombo alla vigilia del suo viaggio si rivelarono alla prova dei fatti clamorosamente errate. Colombo, infatti, intendeva raggiungere l'Asia - 'le Indie', come allora venivano chiamate - navigando verso occidente. Egli sperava così di scoprire la rotta più breve per l'Asia facendo vela per ponente. Ma questo era un viaggio impossibile da realizzare perché proprio in mezzo all'Oceano Atlantico si trovava un enorme continente di cui sia Colombo sia i suoi contemporanei ignoravano l'esistenza. La scoperta dell'America, dunque, fu dovuta interamente al caso, e lo stesso Colombo ammise di avere scoperto un nuovo continente soltanto nel 1498, nel corso del suo terzo viaggio nelle Americhe. Ma nel frattempo in Europa si era diffusa la notizia della scoperta di nuove terre, anche se ancora non era chiaro in quale continente fossero collocate"; Ibidem

della spedizione del Colombo - che è funzione della probabilità di verificazione dell'evento dannoso o pericoloso. Sicuramente non rientrano nelle possibili ipotesi assicurative i rischi la cui probabilità di verificazione è statisticamente elevata.

Tuttavia, è necessario chiedersi quando è che sia opportuno parlare di rischio, individuato come la probabile verificazione di un evento dannoso o pericoloso? Questo aspetto che durante il corso della evoluzione giuridica ha avuto una lunga querelle interpretativa e risolutiva può essere analizzata sotto diversi punti di vista. Quello che inizialmente si pensava di analizzare - seppur con le dovute riserve e astrazioni del caso e tenuto conto anche della lacunosità delle informazioni che ci sono pervenute dalla storia o dal difficile reperimento delle stesse - si basava su un giudizio che prendeva le mosse dalle concrete modalità di organizzazione di una spedizione da parte di soggetti che operano nello stesso ambito e nel medesimo contesto storico e sociale di riferimento. Tuttavia la grande difficoltà nel riuscire a cercare le modalità di organizzazione di spedizioni simili come quella che Luigi XI intraprende a Capoverde, ha spinto la ricerca ad orientarsi sulle sole modalità organizzative della spedizione di Colombo, ma basandosi su un possibile giudizio di probabile verificazione dell'evento dannoso o pericoloso da valutarsi ex ante.

La spedizione di Cristoforo Colombo, poteva vantare la presenza di circa 90 uomini provenienti dalla Galizia, dalla Andalusia, dal Portogallo e dall'Italia. Tra questi membri dell'equipaggio vi era un medico, un farmacista - o secondo altre fonti infermiere - un contabile per le spese e i guadagni, un interprete. Mancava la presenza di soldati e di guide spirituali. Nelle stive si conservavano piccoli oggetti di modico valore - come specchietti o indumenti - che potevano essere dati in dono agli abitanti delle indie ⁵.

Dal punto di vista della navigazione Colombo, era abile nella nell'utilizzare il metodo dei c.d. punti stimati, tecnica grandemente utilizzata non soltanto durante la sua esperienza di bordo a servizio dei naviganti genovesi ⁶, ma

⁵Malvaioli, Giancarlo Von Nacher, Il porto di Palos, le Caravelle, il primo viaggio dal 3 agosto al 12 ottobre 1492, homolaicus.com

⁶"Egli si imbarcò su bastimenti adibiti al grande traffico commerciale marittimo che facevano la spola tra il Mediterraneo, l'Inghilterra, le Canarie e le coste occidentali dell'Africa. Durante questi viaggi di lungo corso Colombo imparò a conoscere i venti, le correnti e le rotte trasversali dell'Atlantico, ossia le rotte governate dagli alisei, i venti che per mesi e mesi soffiano sempre nella stessa direzione e che da allora per molti secoli verranno sfruttati dalle navi mercantili in procinto di effettuare la traversata atlantica in direzione dei Caraibi. E saranno proprio gli alisei molti anni dopo a sospingere la spedizione di Colombo verso le Americhe, al di là dell'Oceano Atlantico. Dal 1476 Colombo inizia a navigare al servizio dei Portoghesi e di lì a qualche anno si trasferisce in Portogallo dove

anche da alcuni studi che questo ha condotto servendosi del pensiero e degli studi del Martines e dal suocero Prestrello che aveva una immensa biblioteca di Carte Nautiche ⁷.

Sulla base delle analisi sin qui condotte è dunque pacifica l'opinione che sottolinea l'impossibilità di assicurare una copertura mutualistica ad un'impresa - che nonostante la parziale adeguatezza organizzativa ⁸, ma di finalità incerta - come quella compiuta dal Colombo e della sua prima spedizione. Questo pensiero si fonda sulla base che attraverso un giudizio ex ante, se Colombo, tenuto conto della specificità del viaggio, che era quello di arrivare alle Indie, non fosse incappato nel continente Americano, con un elevato margine di certezza la spedizione sarebbe andata perduta.

Diversamente, se si privilegiasse un giudizio di prognosi postuma (da valutarsi ex post) mediante un ricorso a dati concreti, il fatto che Colombo sia

riprende il mare per nuove imprese".

⁷Secondo il pensiero di alcuni storici si pensa che il Colombo abbia taciuto sulla effettiva distanza da percorrere, affidandosi in cuor suo, alla possibilità di trovare altre terre, di cui già si supponeva l'esistenza, infatti, secondo quanto riportato in una lettera scritta da un sapiente arabo della nutrita corte di Baghdad e rivolta al figlio del re di Norvegia: "...Ora devi comprendere che la terra è sferica e non ugualmente vicina al sole in tutti i suoi punti. E là dove l'arcuato anello della traiettoria solare più s'avvicina alla terra il calore è massimo, e i paesi esposti all'ininterrotta irradiazione sono parzialmente inabitabili: sono invece abitabili quelli che il sole colpisce con i raggi obliqui... Ho già detto che una zona calda avvolge la terra come un anello (l'equatore - Ndr) da est a ovest. Se questo corrisponde a verità è certo che alla estremità meridionale deve far freddo esattamente come all'estremità settentrionale. Ritengo utile che tutti i paesi vicini a quella zona calda, tanto a sud quanto a nord, siano caldi; mentre quelli che ne distano maggiormente sono freddi. Se tu obietta, o figlio, che tutti asseriscono i paesi essere tanto più caldi quanto più a meridione ci si spinge, potrei risponderti che non hai mai trovato nessuno il quale si sia spinto tanto a sud da avere a nord di se stesso i paesi caldi. E quanto hai detto che i venti provenienti da sud sono più caldi degli altri, ebbene, è naturale che il vento si scaldi giungendo a noi anche se provenisse dalla gelida estremità meridionale del mondo perché spira attraverso il curvo anello della zona ardente e giunge a nord riscaldato, anche se da sud soffiava freddo. Se in quella fredda zona della parte australe abitano uomini, come i Groenlandesi abitano quella boreale, tengo per certo che il vento del nord giunga a loro caldo come a noi quello del sud, perché essi debbono guardare il sole a nord, come noi, che abitiamo a nord del sole, dobbiamo guardare a sud per vederne i movimenti. ...E quando il sole si trova all'estremo limite meridionale del suo obliquo cammino, quelli di laggiù hanno l'estate e giornate assai lunghe, mentre noi abbiamo l'inverno e siamo poco esposti ai raggi solari. Quando invece il sole si volge verso il limite boreale, noi abbiamo l'estate ed essi l'inverno; e accade sempre che esso salga all'orizzonte nei paesi nordici quando il medesimo discende per quelli meridionali"; Il tutto tratto da storiologia.it, alla voce: Prima relazione di Cristoforo Colombo sul viaggio nel nuovo mondo.

⁸Si consideri su un piano analogico che le risorse impiegate per spedizioni commerciali di certa e sicura riuscita erano nettamente superiori.

riuscito a ritornare in Spagna, portando in benefici economici tanto sperati e attesi dalla Corona nonostante il fatto che questi non fosse approdato nelle indie, sarebbe giusta visione per ammettere l'incidenza di un basso rischio. La presente opinione tuttavia sforza enormemente la stessa natura normativa e concettuale di rischio che allorquando afferma che si tratti della probabile verifica dell'evento dannoso o pericolo, si riferisca ad un giudizio esclusivamente *ex ante*.⁹

2.4.2 Segue: il rispetto dei doveri di condotta del Comandante

Pacifico è il secondo profilo che riguarda la misura della "colpa, mancanza od imperizia" riferibili al Capitano o all'equipaggio e che nella Convenzione di Mutua Assicurazione del 1862 è coperta da indennizzo.

La nozione di colpa nautica si riferisce generalmente alla condotta negligente, imprudente e imperita compiuta dal Comandante o dai membri dell'equipaggio dovuti ad errori di manovra, errori di ritta, ma anche riferita alle gestioni della nave e degli organi della stessa, si pensi allo stato di manutenzione o al funzionamento dello scafo, alle macchine o al motore¹⁰.

Colombo, in forza del suo carattere da uomo di mare, godeva di tenacia e di sapienza legata alla navigazione, tuttavia alcuni storici riportano che: "Navigando in linea retta, tra i paralleli 26 e 30, un po' più a nord della linea del Tropico del Cancro, le tre navi furono spinte lentamente e dolcemente verso l'ignoto dai venti alisei. Colombo calcolava di arrivare al Cipango (Giappone) in 25 o 30 giorni, e seguendo la linea del Tropico del Cancro sarebbe arrivato a Formosa, disgraziatamente per lui il continente americano gli avrebbe sbarrato il passo. Colombo scrisse nel suo diario che toglieva delle miglia già percorse dal calcolo reale per non spaventare i marinai, nel caso in cui il viaggio fosse durato più a lungo. In ogni modo la navigazione fu abbastanza tranquilla, a volte passavano uccelli o si scorgevano legni fluttuanti sulle onde"¹¹.

⁹Questa avventura era tanto ambiziosa e pericolosa che risultò notevolmente difficile riuscire a trovare i membri dell'equipaggio, tant'è che il Re inflisse una condanna ad alcuni criminali del tempo, obbligandoli ad imbarcarsi nella spedizione.

¹⁰Sergio Carbone, Pietro Celle, Manuale di diritto della navigazione, 2015; Massimo Deiana a cura di, Diritto della Navigazione.

¹¹Malvaioli, Giancarlo Von Nacher, Il porto di Palos, le Caravelle, il primo viaggio dal 3 agosto al 12 ottobre 1492, homolaius.com, citazione integralmente ripresa.

2.5 Conclusioni

Nel saggio di cui si è trattato, si è esposto il funzionamento generale della Mutua Assicurazione del 1862 e testimoniando contestualmente che tutto questo è stato il frutto del pensiero Camogolino poi trasfuso all'interno dei successivi codici civili, compreso quello attuale, intarsiando le trame dell'attuale pensiero del diritto commerciale. E' stata data un'impronta da un lato strutturale, ma dall'altro rivolto al caso concreto legato alla trasposizione di questo istituto giuridico ad un fatto, come la spedizione di Colombo, che è avvenuto diversi secoli prima.

Sicuramente in diverse circostanze sono stati forzati i limiti, storici, ermeneutici e giuridici, ma questo, lungi dall'affermarsi come verità giuridica o economica, è stato necessario allo scopo di dare al presente intero lavoro una nota di coerenza che per certi aspetti, è stata resa difficile non solo per la mancanza di dati storici, ma anche per la necessità di trovare un filo conduttore fra le diversissime fonti talora eterogenee.

Parte II

La prima spedizione di Colombo.
Analisi dei sinistri e del sistema
processuale del 1400.

Capitolo 3

Analisi dei sinistri

“L’analisi del contesto su cui si è strutturata la prima spedizione del Colombo ai fini dell’analisi di due sinistri principali, la rottura del timone della pinta e il naufragio della Santa Maria”

3.1 Introduzione

Il 1492 passa alla storia come un’epoca di transizione, che segna convenzionalmente la fine del medioevo e l’inizio di un periodo storico caratterizzato, da un punto di vista geografico, da grandi viaggi e diverse scoperte. Il navigatore ed esploratore genovese Cristoforo Colombo, sarà uno dei primi ad intraprendere proprio in questi anni alcuni viaggi oltre le colonne d’Ercole. La leggenda narra che le colonne d’Ercole segnassero un tempo la fine della terra. Dante nel XXVI canto dell’inferno, descrive romanticamente, la figura eroica di Ulisse, che spinto dalla voglia di andare oltre i confini di ogni conoscenza ¹ si spinse oltre lo stretto di Gibilterra, non facendo così mai più ritorno.

L’obiettivo di Cristoforo Colombo non era quello di scoprire nuove terre,

¹“O frati, dissi, che per cento milia perigli siete giunti a l’occidente, a questa tanto picciola vigilia, d’i nostri sensi, ch’è del rimanente non vogliate negare l’esperienza, di retro al sol, del mondo senza gente. Considerate la vostra semenza: fatti non foste a viver come bruti ma per seguir virtute e canoscenza”; Canto XXVI de L’inferno di Dante Alighieri.

piuttosto la necessità di trovare il modo più rapido e alternativo di giungere alle Indie. Anche la corona spagnola aveva infatti investito in questo risultato, nella speranza che si sarebbero così potuti incrementare i traffici commerciali così da riuscire a risanare le casse della Spagna.

Ai fini di una integrale visione della questione, è opportuno segnalare che le conoscenze di quelle zone di mare sino alle spedizioni di Colombo, erano notevolmente frammentarie anzi, pressoché inesistenti; si basavano soltanto su conoscenze frutto di leggenda, letteratura e mito.

Le modalità con cui Colombo ha pianificato la navigazione, i documenti sulla quale si è basato, le conoscenze che vennero sfruttate, sono importanti al fine di non perdere la traccia del lavoro che si intende sviluppare su questo interrogativo: i sinistri che sono accaduti durante la prima spedizione possono essere indennizzati dalla mutua assicuratrice sulla base della convenzione di mutua assicurazione del 1862² ³?

L'analisi del contesto su cui si è strutturata la prima spedizione del Colombo, è importante ai fini dell'accertamento del nesso di causalità che permette di mettere in diretto collegamento l'azione, le circostanze o le condotte con la produzione dell'evento dannoso o pericoloso.

La nostra attenzione si è quindi soffermata su due sinistri principali, la rottura del timone della pinta e il naufragio della Santa Maria.

Ogni sinistro si basa sull'accertamento del nesso di causalità, importante ai fini della determinazione della responsabilità dolosa o colposa (in questo caso si accerta il nesso di colpa) che hanno avuto un ruolo attivo nella realizzazione del fatto e valutare se dell'evento dannoso o pericoloso realizzatosi poteva essere chiamata a risponderne la mutua assicuratrice.

Il primo elemento del nesso di causalità è dunque rappresentato dal modo con cui si è formata l'idea di intraprendere un viaggio per scoprire una via alternativa per giungere alle Indie. Le conoscenze sino ad allora esistenti che permettevano di assicurare la realizzazione del viaggio, il modo con cui sono state impiegate, l'analisi strutturale degli strumenti, equipaggio, navi che sono state utilizzate, la partecipazione di eventuali soggetti.

²Carbone, Celle; Diritto Internazionale del Mare, Giappichelli, Torino

³Società di Mutua assicurazione marittima Camogliese, un primato di Camogli Marinara, ed. Civico Museo Marinaro Giò Bono Ferrari

3.2 Il timone della Pinta

Il primo sinistro che si intende sottoporre alla trattazione è legato alla avaria che ha interessato il timone della Pinta; dai diari che ci sono pervenuti sulla prima spedizione, l'evento si verificò in data 6 agosto e a seguito di questo, l'equipaggio e il capitano Martin Alonso Pinzòn, furono costretti a fare rotta, verso le isole Canarie allo scopo di riuscire a riparare il danno e unirsi poi alla Nina e alla Santa Maria che invece fecero rotta verso l'Isola di Gomera. Dagli scritti contenuti nel diario non si evince che ci fossero particolari problemi legati alle condizioni del mare. Tuttavia, viene evidenziato un dato interessante ai fini della attribuzione della responsabilità, infatti, si sospettava che l'avaria non era dovuta ad un fatto esclusivamente accidentale, ma fosse invece riconducibile alla dolosa condotta di Gomez Rascon e Cristoval Quintero, i proprietari della caravella. Questi ultimi infatti si ipotizza che non erano ben lieti di partecipare al viaggio e in più di una occasione, prima del viaggio, vennero sorpresi a tramare sabotaggi ⁴.

E' bene osservare che secondo quanto ci riportano gli stessi diari dopo la riparazione effettuata, il giorno seguente il timone della Pinta subì una ulteriore avaria che costrinse nuovamente l'equipaggio a fare rotta sull'Isola di Lanzarote, poco vicino alle Canarie ⁵.

Il danno subito al timone, non era sicuramente di scarso rilievo tant'è che nel resoconto della giornata dell'otto agosto, vi era l'intenzione dell'Ammiraglio Colombo di voler abbandonare la nave e di recuperarne un'altra; il timone infatti era in cattivo stato e l'imbarcazione faceva acqua da tutte le parti. Soltanto l'indomani, con l'arrivo di Colombo, questi insieme al comandante della Pinta, Martin Alonso e ad altri membri dell'equipaggio, riuscirono a riparare il timone e dunque ripartire alla volta del loro viaggio ⁶.

⁴"Saltò via o si sconficcò il timone della caravella Pinta su cui si trovava Martin Alonso Pinzon e si credette e sospetto ciò essere opera di Gomez Rascon e Cristoval Quintero, cui la caravella apparteneva, perché all'uno e all'altro pesava essere parte di quel viaggio, e dice l'Ammiraglio che prima della partenza si sorpresero a tramare inganni e macchinazioni, come dicono, i suddetti. Lì si vide l'Ammiraglio assai turbato per non poter soccorrere la detta caravella se non a costo di suo grande pericolo, e dice che era in parte sollevato dal sapere che Martin Pinzon era persona animosa e pronto di ingegno. Alla fine coprirono fra giorno e notte ventinove leghe". Colombo Cristoforo, *Diario Di Bordo*, Edizioni Einaudi, *Storie d'Italia*.

⁵"Torno a conficcarsi il timone della Pinta e lo aggiustarono e andarono in direzione dell'Isola di Lanzarote, che è una delle isole di Canarie". *Ibidem*.

⁶"Vi furono tra i piloti delle tre caravelle opinioni discordi riguardo il luogo in cui si trovavano e l'Ammiraglio risultò essere il più prossimo al vero e voleva arrivare alla Gran

3.2.1 Analisi della responsabilità

Dai resoconti che sono stati trattati si evince che vi è il sospetto del doloso sabotaggio del timone ad opera di Gomez Rascon e Cristoval Quintero, sebbene la fonte non sia mai stata accertata; desumendosi soltanto a titolo presuntivo dai frammenti di diario di quelle giornate. L'accertamento del carattere doloso di una data condotta è sicuramente cosa assai ardua e non potendo vantare su fonti certe e univoche legate all'accadimento si esclude l'attribuzione della responsabilità a titolo di dolo ⁷.

Non è inoltre possibile - sempre per la limitatezza delle informazioni e delle fonti - riuscire a capire se è possibile fondare la responsabilità a titolo di colpa, per imprudente, negligente o imperita condotta dei membri dell'equipaggio o del comandante e quindi non resta che ricondurre il fatto all'alveo degli atti di Dio o forza maggiore, in altri termini, qualsiasi forza esterna contro i quali, nel caso di specie, i membri dell'equipaggio non sono stati in grado di agire diversamente.

3.3 Analisi del naufragio della Santa Maria

La narrazione del diario di Cristoforo Colombo descrive un fatto storico che per lungo tempo, sino ai giorni nostri, ha alimentato la sete della ricerca storiografica ed archeologica. Ci si riferisce indubbiamente al naufragio della Santa Maria, avvenuta il giorno di Natale del 1492 nei pressi dell'Isola di Haiti.

Cristoforo Colombo dopo una giornata di intensa navigazione aveva affidato il comando della imbarcazione ad un marinaio; a giudizio dell'Ammiraglio infatti sulla rotta non era possibile incontrare nessun ostacolo, le zone di secca le avevano già passate durante l'intero giorno. Ma ad un certo punto a destare il riposo di Cristoforo Colombo furono le urla, del mozzo, che non si era reso conto che le correnti lo avevano trascinato su una secca. La nave gli si

Canaria per lasciarvi la caravella Pinta che aveva il timone in cattivo stato e faceva acqua, e avrebbe voluto prenderne un'altra se mai la trovasse; non poterono prenderla quel giorno". "Sino alla notte della domenica, non poté l'Ammiraglio approdare alla Gomera e Martin Alonso si trattenne sulla costa della Gran Canaria per ordine dell'Ammiraglio perché non poteva navigare. Poi l'Ammiraglio fece ritorno alla Canaria e, con gran lavoro e diligenza dello stesso Ammiraglio, di Martin Alonso e degli altri, la Pinta fu assai ben riparata e infine arrivarono alla Gomera". Ibidem.

⁷Ci si riferisce al concetto di *dolus in re ipsa* per indicare i casi un soggetto è chiamato a rispondere di un evento dannoso a titolo di dolo, indipendentemente dal significato con cui questi qualificava il proprio agire o la relativa omissione; Antonio Pagliaro, *Diritto Penale, parte Generale*, edizioni Giuffrè, 2003 - Viene esclusa l'operatività nel caso in analisi, allo scopo di rendere concreta la relativa trattazione.

adagiò sopra e vani furono i diversi tentativi di disincagliarla. L'Ammiraglio e il suo equipaggio furono costretti ad abbandonare la nave. Impossibilitati nel ripristinare la nave la Santa Maria venne smontata e tutto il legname servì per costruire una sorta di fortezza che venne chiamato Navidad ⁸.

⁸Avendo navigato ieri con poco vento dal mare di Sanc to Thomé sino alla Punta Sancta, sopra la quale stette in panna a una lega di distanza, fino a che non passò il primo quarto, che saranno state le undici della notte, decise di coricarsi ché da due giorni e una notte non aveva preso sonno. Ed essendo bonaccia, il marinaio che governava la nave decise egli pure di ritirarsi e lasciò il timone a un giovane mozzo: cosa che l'Ammiraglio aveva più e più volte proibito di fare durante tutto il viaggio, facesse bonaccia o gran vento, che è come dire che non si lasciassero timoneggiare mai i mozzi. L'Ammiraglio se ne stava tranquillo quanto ai banchi di sabbia e alle secche, perché la domenica avanti, quand'ebbe inviate le barche a quel re, erano passati ben tre leghe e mezza a est di detta Punta Sancta, e i marinai avevano visto tutta la costa, e le secche che vi sono da detta Punta Sancta per ben tre leghe a est sud est, vedendo inoltre da dove sarebbero potuti passare, cosa che mai, durante quel viaggio, si era fatta. Piacque a Nostro Signore che alle ore dodici della notte, come ebbero veduto l'Ammiraglio coricarsi per riposare, e che non alitava una bava di vento, e che il mare era fermo e piatto come una tavola, tutti si coricarono per dormire, e rimase il timone in mano a quel giovane mozzo, e le correnti portarono la nave su una di dette secche; le quali, sebbene fosse di notte, risuonavano con sí grande fragore che si sarebbero potute facilmente udire e vedere a una buona lega; e cosí la nave vi fu sopra cosí dolcemente che quasi non ci si rese conto. Il mozzo, come sentí il timone arare sul fondo e udí il fragore del mare, lanciò altissime strida, al che l'Ammiraglio uscí prontamente quando nessun altro si era accorto ancora come si fossero incagliati. Subito s'affacciò il nostromo della nave che era di guardia. E disse l'Ammiraglio a lui e agli altri di alare il battello che tenevano a poppa, e che prendessero un'àncora, e che la gettassero a poppa; ed egli con molti altri saltò sul battello e credeva l'Ammiraglio facessero ciò che aveva comandato loro. Essi, invece, non si curarono se non di fuggire alla caravella che stava mezza lega sopravento. La caravella non li volle ricevere – sí come conveniva fare –, e per questo ritornarono alla nave, ma per prima vi arrivò la barca della caravella. Quando l'Ammiraglio si accorse che fuggivano e che erano del suo equipaggio, e che le acque si abbassavano, e che già la nave stava di traverso, ordinò di tagliare l'albero maestro e di alleggerire la nave per quanto risultasse possibile, per vedere se riuscivano a disincagliarla; ma posto che le acque continuavano a decrescere, non si riuscí a porvi rimedio, e la nave si inclinò di traverso sull'acqua, anche se il mare era poco o nulla, e allora si aprirono le commessure ma non la nave. L'Ammiraglio si recò alla caravella per porvi al sicuro l'equipaggio e siccome spirava già brezza di terra, e ancora restava gran parte della notte, né sapevano quanto vaste fossero le secche, rimase alla corda, fino a che non fu giorno e subito si portò alla nave, passando all'interno della secca. Prima aveva inviato a terra il battello con Diego de Arana di Córdoba, alguacil della flotta e Pero Gutiérrez, dispensiere di Casa Reale, a informare quel re che il sabato aveva mandato messi per invitarlo e pregarlo che raggiungesse il suo porto con le navi; il quale aveva il suo villaggio piú avanti, a una lega e mezza da detta secca e, come lo seppe, dicono che pianse e mandò tutta la sua gente del villaggio con canoe assai grandi e in gran numero a scaricare tutto dalla nave; e cosí fece, e in pochissimo tempo si scaricò tutto dalle coperte, tanto fu l'impegno e la cura di cui quel re dette mostra. Ed egli stesso in persona con fratelli e parenti fecero ogni diligenza, sia sulla nave che nella sorveglianza di ciò che si portava a terra, affinché tutto

3.3.1 Analisi della responsabilità

Del naufragio della Santa Maria ci si chiede se sia possibile muovere un rimprovero di mancanza dei doveri obiettivi di condotta al Cristoforo Colombo. Invero, si qualifica come negligente il comportamento posto in essere da chi ha omesso una azione che si qualifica come doverosa.

Come è possibile prendere atto dai resoconti del diario di Cristoforo Colombo, questi, dopo una giornata di navigazione, ormai stanco, soltanto dopo aver valutato che il pericolo di incorrere in una secca era ormai passato ha passato di mano il comando della imbarcazione ad un altro membro dell'equipaggio. Tuttavia, è opinione condivisa dalla storiografia che il marinaio alla quale era stato affidato questo importante compito era un giovane mozzo, di non lunga esperienza, ma ritenuto valido dall'Ammiraglio.

Fidandosi di questo giovane, Colombo aveva affidato ad un tragico destino la Santa Maria. Proprio sul comandante incombono storicamente dei precisi doveri di responsabilità nei confronti della nave generalmente intesa, nozione in cui rientrano anche i membri dell'equipaggio e la stessa imbarcazione. Sarebbe stata qualificata come prudente la condotta dell'Ammiraglio di affidare il governo temporaneo della Santa Maria ad una persona maggiormente esperta o che comunque avesse potuto prestare un valido controllo all'operato del giovane mozzo.

La risposta al quesito quindi non può essere che affermativa, concludendosi per una mancanza dei doveri obiettivi di condotta senza i quali non si sarebbe verificato l'evento del genere di quello che si è realizzato ⁹.

fosse ben custodito. Di quando in quando, mandava all'Ammiraglio uno dei suoi parenti a consolarlo, dicendo che non stesse in pena, né s'adirasse ché egli avrebbe dato tutto quanto avesse. L'Ammiraglio notifica ai Re che in nessuna parte della Castiglia ogni cosa sarebbe stata altrettanto ben custodita, tanto che non mancò neanche una stringa. Il ordinò di riunire tutto accanto alle case, nell'attesa che se ne svuotassero alcune che voleva mettere a disposizione dei cristiani, dove si mettesse e custodisse ogni cosa. Comandò di disporre uomini armati tutto intorno, che vegliassero l'intera notte. «Egli e tutto il popolo piangevano tanto, – dice qui l'Ammiraglio, – ed è gente affettuosa e immune da cupidigia, e disponibili a ogni cosa; ché assicuro le Vostre Altezze che nel mondo non credo vi sia gente migliore né miglior terra. Essi amano il loro prossimo come loro stessi, e hanno un idioma il più dolce del mondo e privo d'asprezze e sempre aperto al sorriso. Vanno nudi, uomini e donne, come le loro madri li partorirono, ma credano le Vostre Altezze che fra loro si tengono costumanze assai oneste, e il re è di assai meraviglioso stato e di modi così discreti che è un piacere a vedersi. Sono dotati di buona memoria e bramano tutto vedere e di tutto chiedono: che sia e a che serva». Tutto questo dice l'Ammiraglio. Ibidem.

⁹Ai fini dell'accertamento della responsabilità per colpa è necessario valutare che l'evento dannoso o pericoloso sia riconducibile alla inadempienza dei doveri di diligenza, perizia e prudenza.

3.4 Conclusioni

Il lavoro del presente saggio ci ha permesso di mettere in luce due dei diversi sinistri che sono occorsi durante la prima spedizione. Tutta la trattazione e i relativi sviluppi si caratterizzano per essere propedeutici rispetto al momento conclusivo dell'intero lavoro che cercando di astrarre la realtà della mutua assicurazione Camogliana con Convenzione del 1862 agli esiti della prima spedizione del Colombo, si propone di interrogarsi sull'ipotetico indennizzo dei sinistri occorsi durante la spedizione.

Un lavoro sicuramente ambizioso e non privo di diverse astrazione che sono state necessarie per riuscire a dare una concreta visione da un lato del fatto storico della prima spedizione, dall'altro della analisi minuziosa dei singoli avvenimenti che hanno caratterizzato i sinistri; utili questi ultimi allo scopo di riuscire ad interrogarsi sulla attribuzione della relativa responsabilità.

Capitolo 4

Profili processuali del 1400

4.1 Introduzione

Il lavoro che si intende svolgere, assume un proprio culmine nella stesura di due ipotetiche sentenze che cercano di risolvere alcune questioni legate al problema della compatibilità di alcuni istituti giuridici che, come si è ampiamente avuto modo di vedere, si sono formati nel corso del XIX secolo e che hanno assunto una loro tipicità nelle epoche successive. Indubbiamente si fa riferimento al fenomeno della Mutua assicuratrice che ha ricevuto una sua primaria formulazione nella “Convenzione di Mutua Assicurazione camogliese del 1862” (da qui in poi c.m.a.c.), figura che con il passare del tempo si è consolidata fino ad essere stata inserita nella sezione seconda del Codice del Commercio del 1882 (art. 239 e ss.) avanguardia del Codice Civile del 1942 (art. 2546 e ss.). L’evoluzione del concetto di mutua assicurazione ha sollevato alcuni problemi in ordine all’interpretazione di alcune norme della convenzione, fra i quali, oggetto di particolare attenzione è stato l’art. 2 c.m.a.c.¹.

Problema certamente importante è il fatto che si suppone di trasportare gli istituti giuridici analizzati, ad un caso in particolare, ovvero, la spedizione di Cristoforo Colombo, avvenuta ben trecento anni prima, quando ancora le regole in materia di commercio erano frammentarie e notevolmente lacunose, ma che comunque si adattavano al contesto economico e sociale del tempo.

Come si diceva, si fa riferimento ad un processo che darà vita a due sentenze; è importante sottolineare, tuttavia, che il primo filone di giurisprudenza del mare è stato inaugurato con le Alabama Claims dei primi dell’ottocento. In

¹Società di Mutua assicurazione marittima Camogliese, un primato di Camogli Marinara, ed. Civico Museo Marinaro Giò Bono Ferrari

questo caso il nostro sforzo è stato quello di strutturare le sentenze con la stessa forma della pronuncia del Vapore Alabama del 1872, ma assumendo il procedimento tipico del tribunale della rota romana e civile che vennero costituite nel XIV secolo e consolidate, assumendo maggiore rilievo e applicazione durante le epoche successive ².

Sulla base dei lavori svolti nel saggio, si cerca quindi di fornire al lettore una possibile analisi dei sinistri e delle questioni giuridiche sottese. Come oggetto della contesa verranno presi in considerazione: il sinistro accaduto al timone della Pinta e l'affondamento della Santa Maria che sono stati analizzati nel saggio "Gli esiti della prima spedizione di Colombo: uno sguardo ai sinistri". La sentenza a cui si giungerà sono frutto del modo con cui sono state interpretate le disposizioni della mutua assicuratrice, del contesto storico del 1400 e delle interpretazioni sulle disposizioni normative della mutua assicuratrice camogliana ottocentesca.

4.2 La giurisprudenza del mare

Il primo filone di giurisprudenza del mare: Il caso del Vapore Alabama

Il caso del Vapore Alabama rappresenta la pietra miliare che permise la costruzione del primo filone di Giurisprudenza del mare ³. Il fatto che si svolse nel continente americano, durante il corso del 1861 – 1864, vede in schieramenti contrapposti gli Stati della Unione da quelli della Confederazione. Gli Stati della Unione erano ormai propensi ad abolire la schiavitù, mentre gli Stati della Confederazione, basando la loro economia principalmente

²Alabama Claims of the United States of America against Great Britain.

³"Il lodo stabilì essenzialmente i profili della responsabilità britannica per violazione di norme consuetudinarie in materia di neutralità nell'ambito di un conflitto armato internazionale tra uno Stato e un governo insorto (il governo confederato del Sud), da considerare come soggetto belligerante. Il Regno Unito era venuto meno ai suoi doveri, permettendo che nei porti posti sotto la sovranità britannica le navi private sudiste fossero trasformate in navi da corsa, armate, rifornite e equipaggiate con larghezza di mezzi. In tema di responsabilità dei funzionari britannici, il collegio arbitrale rilevò l'assenza di due diligence, cioè la grave negligenza del Regno Unito e delle sue autorità, che avevano mancato di esercitare il dovuto controllo sui porti posti sotto la sovranità britannica, sulle attività di trasformazione di imbarcazioni in navi da guerra, sui movimenti delle navi nelle colonie inglesi dei Caraibi e per avere tollerato il sostegno e l'aiuto dei mercanti inglesi alle navi accusate di atti di pirateria. Anche la dimensione finanziaria non fu da poco: il governo di Sua Maestà britannica fu condannato a pagare 15 milioni di dollari oro dell'epoca. Per avere un'idea oggi occorre moltiplicare per 400"; Edoardo Greppi, Sclopis, un arbitro sabauda tra Londra e Usa, La Stampa.

su questa forma di sfruttamento non potevano in alcun modo permetterne l'abolizione. Ad aggravare la situazione vi fu la decisione degli Stati della Confederazione di distaccarsi da quelli della Unione addirittura arrivando ad eleggere come loro presidente Jefferson David, nonostante, il 6 novembre del 1860 venne eletto quale sedicesimo presidente degli Stati Uniti D'America Abram Lincoln ⁴.

Scrivono il giurista Rosario Sapienza, all'interno del suo saggio "Diritto Internazionale, quattro pezzi facili" che al comando della imbarcazione vi era "il capitano Semmer, l'Alabama affondò oltre settanta navi dell'Unione, fino a quando venne a sua volta attaccata e colata a picco il 19 giugno del 1864 dalla nave da guerra dell'Unione Kearsarge. L'Unione protestò presso il governo inglese per la violazione del blocco e per l'implicito riconoscimento dunque dei confederali come legittimi belligeranti. La soluzione della controversia fu affidata a un tribunale arbitrale la cui decisione è considerata a buon diritto la prima resa da un tribunale autenticamente internazionale" ⁵ e il primo esempio di giurisprudenza del mare.

4.3 Il processo Romano - Canonico.

La *fictio iuris* della società di mutua assicurazione camogliana

Il processo Romano Canonico comincia ad affermarsi durante il corso 200, l'Europa è caratterizzata dalla presenza di un corpus giuridico che si consolida sia da un punto di vista civile che canonico, potendosi parlare di diritto comune. Da un lato infatti l'evoluzione di pensiero del Corpus Iuris Civilis di Giustiniano, mentre dall'altro, le Decretali di Graziano, permetteranno ad un folto gruppo di studiosi che si forma all'interno delle prime università di tramandare e diffondere la cultura giuridica. Il processo Romano Canonico vigente nel corso del quattrocento è quindi, caratterizzato dalla presenza di norme di diritto canonico e di diritto romano ⁶.

La procedura giuridica che ci è stata tramandata varia dipendentemente dai rami giuridici in cui è possibile sussumere il fatto. Trattandosi di una causa che attiene gli aspetti assicurativi della spedizione di Colombo sotto il punto

⁴Abram Lincoln, facente parte del partito repubblicano, venne sostenuto particolarmente dagli Stati dell'Unione Americana. Enciclopedia Treccani, Alla voce Lincoln Abram. Biografie.

⁵Diritto internazionale, quattro pezzi facili; Di Rosario Sapienza, Edizioni G. Giappichelli, Torino

⁶Storia del diritto medievale e contemporaneo, Padoa-Schioppa; edizioni il Mulino.

di vista della applicabilità delle disposizioni di mutua assicurazione, si prende in esame il modello ordinario – distinguendosi da quello sommario - del procedimento civile.

Come si vedrà nel prosieguo, la *litis contestatio* prende a riferimento la Società di Mutua assicurazione Camogliana, ideata nella città dei mille bianchi velieri agli inizi della seconda metà dell’ottocento. Attraverso una analisi accurata che è stata condotta nel primo capitolo, ci si è resi conto che è alcune lacune giuridiche cui può dare vita tale trasposizione, può essere superata attraverso un’analisi sistematica e complessiva dei sistemi giuridici per come si sono evoluti e nella sua concreta dimensione che è riferita al nostro tempo.

4.4 La struttura processuale

La procedura giudiziaria prevista dal processo Romano Canonico, si componeva di specifiche fasi e caratteristiche che avevano inizio con la pronuncia di un apposito scritto da parte dell’attore che prende il nome di libello. Questo riportava alcuni elementi caratterizzanti del processo, ovvero, la controparte, l’oggetto della controversia (o *petitum*), la ragione della pretesa (*causa petendi*).

Dopo la pronuncia dell’attore, il giudice stabiliva il termine di comparizione del convenuto che avrebbe quindi potuto contestare la lite oppostagli dall’attore; tale fase prendeva il nome di *litis contestatio*. In questa fase processuale, attore e convenuto, innanzi al giudice, esponevano le loro rispettive ragioni, prestando giuramento a garanzia di buona fede per le pretese dell’attore e le eccezioni opposte dal convenuto.

Con le *positiones* ciascuna delle parti rivolgeva alla controparte alcune domande scritte, sotto la supervisione di un avvocato, con questa fase il giudice chiariva le reciproche posizioni processuali.

In ultimo il tribunale emanava una sentenza, che il soccombente doveva rispettare, altrimenti in caso di inadempimento questa veniva eseguita mediante la esecuzione forzata dei beni del soccombente, proporzionalmente al valore del giudicato ⁷.

⁷Ibidem.

4.5 I processi dopo la prima spedizione

Dopo la morte di Colombo che avvenne nel 1506 a Valladolid furono istituiti alcuni processi che ebbero ad oggetto della lite, alcune controversie ereditarie. Pochi anni prima era morta anche la regina Isabella che da sempre era stata la sua protettrice⁸. I processi di cui si dice durarono diversi anni⁹. Bisogna partire dal presupposto che l'eredità morale di Colombo, non fu delle migliori, infatti, egli fu accusato di barbarie atroci compiute a danno dei nativi Americani; questi ultimi invece si erano dimostrati notevolmente accolti agli europei, aiutandoli e facendoli loro fratelli. Molte sono le leggende, alcune testimoniate all'interno di diversi resoconti facilmente reperibili che raccontano di questi crimini^{10 11}. Molti di questi documenti vennero accertati in tempi recenti dalla Congregazione per le Cause dei Santi¹² e questo determinò il decadere della causa di beatificazione che venne aperta nel 1866 sotto il pontificato di Giovanni Maria Mastai Ferretti^{13 14}.

⁸Malvaioli, Giancarlo Von Nacher, Il testamento di Colombo, la sua morte e i processi contro la corona, homolaicus.com.

⁹Molti documenti dei processi andò perduto, altri furono distrutti dalla censura relae; Ibidem.

¹⁰«Tra i documenti sono presenti le testimonianze di 23 persone che durante il processo contro Colombo confermarono le torture compiute dal governatore: secondo Consuelo Varela, una storica di Siviglia, che ha avuto la possibilità di studiare i manoscritti, questi sono i più importanti documenti sulla vita di Colombo apparsi nell'ultimo secolo. Da questo studio intenso, Varela ha scritto un libro, *La Caída de Cristóbal Colón* (La caduta di Cristoforo Colombo), nel quale sono raccontate le torture inflitte dal genovese ai suoi sottoposti durante i primi anni in cui Colombo fu governatore dell'odierna Repubblica Dominicana», Tortora Francesco, *Cristoforo Colombo: Torturatore e schiavista*, Corriere della Sera, 2006.

¹¹«La vita nella colonia in questi primi sette anni fu dura e terribile» afferma la studiosa. «Le persone, inclusi gli schiavi bianchi spagnoli, furono venduti nella piazza principale del paese, mentre altri che si erano macchiati di piccoli reati, come il furto di poche quantità di grano furono torturati terribilmente. Per esempio a un giovane indigeno che fu scoperto a rubare grano gli furono tagliate le orecchie e il naso, fu incatenato e divenne uno schiavo». Ma le torture non riguardavano solo gli uomini: «Una donna che sapeva delle origini proletarie di Colombo», continua la storica, «gliele ricordò durante una discussione. Bartolomeo, fratello del navigatore, tagliò la lingua della donna, dopo averla torturata e fatta girare nuda su un asino. Colombo più tardi si sarebbe congratulato con suo fratello per aver difeso l'onore della famiglia»; Ibidem

¹²Mancano fonti certe, si può risalire per via di alcune presunzioni.

¹³Marino R, *L'uomo che superò i confini del mondo*, S and K, 2010, p. 332.

¹⁴Leone XIII, Quarto abeunte saeculo, epistola enciclica.

4.5.1 La struttura del processo

Il processo venne istruito presso il Tribunale del Consiglio delle Indie, un organo giurisdizionale che venne istituito dopo la scoperta dell'America allo scopo di riuscire a gestire le eventuali controversie che avevano ad oggetto possedimenti, territori e varie altre questioni riguardanti le colonie d'oltremare. Similmente il processo si istruì con le stesse organizzazioni procedurali del processo Romano - Canonico, infatti la chiesa era sottomessa al regno spagnolo nell'esercizio del potere temporale.

4.5.2 Attori della pretesa: gli eredi di Colombo

Il processo che si descriverà brevemente è quello avvenuto in ordine alla questione sul c.d. "maggiorasco di Cristoforo Colombo". Per riuscire a descrivere nel complesso l'oggetto del petitum degli eredi dell'Ammiraglio è necessario tracciare brevemente le varie questioni famigliari. I figli di Cristoforo Colombo furono Diego Colombo, avuto con la prima moglie Filipa Maria Perestrello e Fernando Colombo che invece ebbe con la seconda moglie Beatriz Enriquez de Arana. L'attore della pretesa fu Diego Colombo.

4.5.3 L'oggetto e l'epilogo della pretesa

Prima della spedizione del 1492 venne redatta la capitolazione di Santa Fe con cui i reali del tempo si impegnavano a riconoscere al Colombo il grado di ammiraglio e il titolo di Vicerè delle terre scoperte, oltre a diverse ricchezze consistenti in denaro e privilegi.

Quando avvenne la morte del navigatore però il Re Ferdinando comunicò agli eredi la volontà di non rispettare gli accordi che erano stati sanciti a Santa Fe e l'impossibilità di riuscire a trasferire per via ereditaria i beni del *de cuius*. La scusa che adducevano i reali era quella dei soprusi testimoniati e compiuti da parte di Colombo nei confronti delle popolazioni native americane. Soltanto dopo diverse vicissitudini e dopo la morte di Diego, i reali spagnoli riconobbero i titoli di Ammiraglio e le relative proprietà e rendite.

4.6 Conclusione

Il saggio in analisi chiude la seconda parte del lavoro e conclude il lavoro di ricerca e di razionalizzazione di tutti i documenti che ci hanno permesso di realizzare la terza e ultima parte. Quest'ultima è infatti il cuore di tutto il lavoro, l'unione di tutte le informazioni storiche che sono state raccolte e la determinazione di una *factio iuris* che ci permette di considerare fittiziamente

esistente la realtà della mutua assicuratrice al fatto della prima spedizione di Colombo.

Infatti la piega che si è pensato di dare al lavoro è quello di analizzare i due sinistri occorsi alla prima spedizione di cui si è parlato nel terzo capitolo, analizzandone in un ipotetico processo le cause e le relative responsabilità. Ponendo sotto i riflettori le pretese della mutua assicuratrice di non voler indennizzare i sinistri in quanto non rientranti nella disposizione dell'art. 2 c.m.a.c. e delle eccezioni opposte dal Colombo che invece ritiene di dover sostenere il contrario.

Tutto culminerà in un quadro di sentenze emesse sulla base del possibile significato che nei contesti attuali avrebbero potuto assumere delle controversie del genere di quelle considerate. Si stilerà una sentenza che intima la mutua assicuratrice ad indennizzare il sinistro e quindi, di conseguenza la stesura di tutti i documenti concernenti la liquidazione dei danni.

Parte III

Gli esiti della spedizione di
Colombo:
fra sentenze attributive di
responsabilità e liquidazione dei
danni

Capitolo 5

Gli esiti della prima spedizione

5.1 Introduzione

Questa ultima parte di tutto l'intero lavoro è interamente denominato dalla fantasia. Dai rilievi storici, giuridici e tecnici che sono stati trattati in queste prime due parti, si giunge a concludere per la presenza ipotetica della mutua assicuratrice alla realtà spagnola del 1492, epoca che come si è avuto modo ampiamente di osservare è stata denominata dalla scoperta del nuovo mondo, attraverso le ambiziose spedizioni di Cristoforo Colombo.

Centro e analisi dei casi su cui costruire tutto questo ultimo percorso sono state, da un lato la prima spedizione di Colombo, dall'altro lato la Mutua Assicurazione Camogliana nella Convenzione del 1862 e i relativi protocolli addizionali.

Ai dati esistenti e in nostro possesso, si sono aggiunti ulteriori dati, talora di fantasia, volti a colmare le inevitabili lacune causate dalla trasposizione di un istituto giuridico del 1800 ad un fatto accaduto ben quattro secoli prima, quando ancora la realtà economica non presentava l'esigenza di un istituto tanto articolato quanto brillante nella sua tecnica come quello della mutua assicurazione. Questa ultima parte è stata organizzata in diversi paragrafi in cui si affrontano la quantificazione dei bastimenti coperti e assicurati dalla ipotetica mutua assicurazione, la lettera di richiesta di indennizzo dei sinistri occorsi alla prima spedizione scritta da Cristoforo Colombo alla Mutua Assicurazione, la valutazione realizzata dalla mutua assicurazione al fine di valutare nel merito la legittima liquidazione della indennità per i danni subiti, i possibili scenari che si potevano profilare e le eccezioni sollevate dalla Mutua Assicuratrice, la quantificazione del valore dei danni subiti alle imbarcazioni e in ultimo la stesura del documento di liquidazione dei danni.

5.2 La mutua assicurazione Palos 1490

Con il medesimo Statuto della Mutua Assicurazione Camogli 1862, si innesta questo istituto giuridico nella realtà portuale di Palos. Come si è avuto modo di osservare nel primo capitolo della prima parte di questo lavoro, la cittadina di Palos era notevolmente influente per i commerci marittimi spagnoli del 1400, potendo vantare un gran numero di bastimenti variamente articolati in Caravelle, Caracche, Galee.

Nella tabella che segue viene quantificato il numero di bastimenti che potevano far parte della ipotetica mutua assicurazione; seguendo il modello Camogli 1862 viene quindi stilata una tabella con i dati relativi alla tipologia della imbarcazione, all'armatore, al tonnellaggio, al valore, alla destinazione economica. Si è deciso di inserire la Nina, la Pinta e la Santa Maria della spedizione di Colombo fra le imbarcazioni che svolgevano come finalità quella di commercio, in quanto obiettivo primigenio della Corona spagnola e dei membri dell'equipaggio capitanati dall'Ammiraglio era quello di riuscire a raggiungere le Indie attraverso altre rotte, al fine di incrementare i commerci, potendone trarre profitti.

Num.	Tipologia	Tonn.	Nome	Anno	Armatori	Valore
1	Caravella	120	Isabella	1486	Ramiro Navigatore	700.000
2	Caracca	100	Ferdinando	1480	Diego de Palos	800.000
3	Caravella	100,3	Nina	1492	Colombo	500.000
4	Caravella	115	Pinta	1492	Colombo	600.000
5	Caracca	150	Santa Maria	1491	Colombo	750.000
6	Galea	150	Enrico	1480	Francisco de Palos	900.000
7	Galea	140	Salvador	1480	Daniel de Madrid	950.000
8	Caravella	110	Palos	1480	Francisco de Genova	400.000
9	Galea	150	Isabella	1480	Riccardo de Portugal	900.000
10 - 70	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)

(*) A norma dell'articolo 17, i bastimenti iscritti nell'Associazione devono essere almeno 70. La mancanza del numero previsto determina la valida costituzione della stessa. Nel presente lavoro per esigenze di razionalizzazione e considerando che le navi inserite nella presente tabella, ad eccezione delle imbarcazioni di Colombo, sono di natura fittizia sono state considerate solo le prime dieci, considerando esistenti, ma non esplicitandole le altre 60.

5.3 La lettera di Cristoforo Colombo alla mutua assicurazione

Il primo passo per riuscire a richiedere l'indennizzo del danno subito alla mutua assicurazione consisteva nel redigere una lettera con le relative allegazioni dei fatti, con cui il responsabile della spedizione metteva in luce quello che era accaduto, specificando le parti che avevano subito dei danni, quantificandone e provandone il relativo valore. La lettera era indirizzata al direttivo della mutua assicurazione, che aveva il compito di vagliarla, di poterne fare i dovuti accertamenti e di richiedere ulteriori chiarimenti. Sulla base di alcuni testi e modelli di lettere che Cristoforo Colombo aveva redatto e indirizzato alla Corona Spagnola poco dopo aver fatto rientro dalla prima spedizione, abbiamo cercato di ricostruirne una facendo riferimento ai dati in nostro possesso e descrivendo i sinistri di cui già si è ampiamente discusso nel secondo capitolo della seconda parte del presente lavoro.

E' da sottolineare che buona parte dei documenti risalenti alla prima spedizione, sono stati completamente cancellati durante l'istruttoria dei processi intentati dagli eredi dell'Ammiraglio. La Corona Spagnola non voleva infatti attribuire a Colombo alcuni riconoscimenti che gli erano stati promessi, sulla scorta del fatto che quest'ultimo insieme ai membri del suo equipaggio si erano resi colpevoli di crimini atroci durante le spedizioni; la Corona quindi, per cercare di avvantaggiarsi da un punto di vista processuale, distrusse diversi documenti e testimonianze da cui era ipoteticamente possibile attingere per ottenere informazioni aggiuntive e dettagliate sulle spedizioni compiute nel loro complesso.

Introduzione ¹:

“Memoria dei danni occorsi alla Spedizione del 1492 Me Cristoforo Colombo, nella memoria della spedizione dei mesi passati, mi rivolgo a Voi della Assicurazione Mutua, cui il nostro bastimento venne assicurato. Nel Timore Eterno di quello che faccio fede in questa mia lettera, vi rendo luce dei fatti occorsi durante il viaggio, restando certo che possa essere da Voi esaminato al fine di compensarmi, delle spese sostenute per la riparazione, le perdite e i danni patiti, che hanno messo a repentaglio la vita dei naviganti mio

¹Questa introduzione è di opera fantasiosa, riprende il consueto modo di introdurre le lettere che venivano redatte in quel tempo, tipica la premessa di ossequio nei confronti del destinatario; qualora poi si dovesse sottoporre alla attenzione dello stesso un racconto, una testimonianza o una storia si giurava sul divino di riportare solo fatti e casi accaduti realmente.

equipaggio e del nome della Corona Spagnola, che sotto la Sua protezione ha permesso di scoprire nuove terre e nuove fortune". Analisi dei fatti ²

"Nel giorno 6 Agosto, saltò via o si sconficcò il timone della caravella Pinta su cui si trovava Martín Alonso Pinzón e si credette e sospettò ciò essere opera di Gómez Rascón e Cristóval Quintero, cui la caravella apparteneva, perché all'uno e all'altro pesava esser parte di quel viaggio, e dice l'Ammiraglio che prima della partenza si sorpresero a tramare inganni e macchinazioni, come dicono, i suddetti. [Non mi trovavo li con loro, ero sulla Santa Maria] Lí [fui per questo] assai turbato per non poter soccorrere la detta caravella se non a costo di mio grande pericolo, e dice che era in parte sollevato dal sapere che Martín Alonso Pinzón era persona animosa e di pronto ingegno. Alla fine, coprirono fra giorno e notte ventinove leghe. [Ma nel Martedì del giorno 7] Tornò a sconficcarsi il timone della Pinta e lo aggiustarono e andarono in direzione dell'isola di Lanzarote, che è una delle isole di Canarie, e coprirono fra giorno e notte venticinque leghe. [Fu solo il 9 Agosto] non potendo [ancora] approdare alla Gomera e Martín Alonso si trattenne sulla costa della Gran Canaria per [mio] ordine, perchè non poteva navigare. Poi l'Ammiraglio fece ritorno alla Canaria e, con gran lavoro e diligenza dello stesso Ammiraglio, di Martín Alonso e degli altri, la Pinta fu assai ben riparata e infine arrivarono alla Gomera."

A questo punto Colombo avrebbe potuto fare una stima pecuniaria del danno subito a seguito di questo primo sinistro. Anche se si suppone che il fatto venne compiuto a causa di una operato doloso di Rascon e di Quintero, non sussistono prove sufficienti che possano giustificarne una attribuzione di responsabilità a questo titolo ³. Il prosieguo della lettera poteva quindi avere un tenore del genere:

"Per questo si chiedono alle VV.SS. di volerci riparare dell'ammontare del danno subito, per 20.000 maravedì, la metà del costo del timone."

²L'analisi dei fatti è data dal riporto delle testimonianze di viaggio scritte da Cristoforo Colombo, in questa parte di narrazione, abbiamo preferito non aggiungere altri elementi in modo tale che si riuscisse ad innestare la vera narrazione del diario, all'ipotetica lettera che poteva essere redatta da Cristoforo Colombo. E' da sottolineare che il diario di viaggio, è una documento importante, ai fini probatori; l'esatta narrazione di quello che accade giorno per giorno, momento per momento su una imbarcazione. Attraverso la testimonianza dei diari di Colombo la storiografia ci ha permesso di ricostruire dettagli tecnici e storici delle spedizioni di Colombo.

³La quantificazione del danno è stato determinato sulla base del valore della caravella Pinta che ammontava a circa 600.000 maravedì, beninteso con la consapevolezza che non ci sono fonti che ci permettono di determinare il valore delle imbarcazioni.

Colombo, esposto il fatto che coinvolse la Pinta, passo in ultimo a spiegare del naufragio della Santa Maria:

“Avendo navigato ieri con poco vento dal mare di Sancto Thomé sino alla Punta Sancta, sopra la quale stette in panna a una lega di distanza, fino a che non passò il primo quarto, che saranno state le undici della notte, [decisi] di [coricarmi] ché da due giorni e una notte non aveva preso sonno. Ed essendo bonaccia, il marinaio che governava la nave decise egli pure di ritirarsi e lasciò il timone a un giovane mozzo: cosa che [io Colombo] avevo più e più volte proibito di fare durante tutto il viaggio, facesse bonaccia o gran vento, che è come dire che non si lasciassero timoneggiare mai i mozzi. [Tuttavia, me ne stavo] tranquillo quanto ai banchi di sabbia e alle secche, perché la domenica avanti, quand’ebbe inviate le barche a quel re, erano passati ben tre leghe e mezza a est di detta Punta Sancta, e i marinai avevano visto tutta la costa, e le secche che vi sono da detta Punta Sancta per ben tre leghe a est sud est, vedendo inoltre da dove sarebbero potuti passare, cosa che mai, durante quel viaggio, si era fatta.

Piacque a Nostro Signore che alle ore dodici della notte, come [mi] ebbero veduto [coricarmi] per riposare, e che non alitava una bava di vento, e che il mare era fermo e piatto come una tavola, tutti si coricarono per dormire, e rimase il timone in mano a quel giovane mozzo, e le correnti portarono la nave su una di dette secche; le quali, sebbene fosse di notte, risuonavano con sí grande fragore che si sarebbero potute facilmente udire e vedere a una buona lega; e cosí la nave vi fu sopra cosí dolcemente che quasi non ci si rese conto.

Il mozzo, come sentí il timone arare sul fondo e udí il fragore del mare, lanciò altissime strida, al che uscí prontamente quando nessun altro si era accorto ancora come si fossero incagliati. Subito s’affacciò il nostromo della nave che era di guardia.

Dissi, dunque] a lui e agli altri di alare il battello che tenevano a poppa, e che prendessero un’ànchora, e che la gettassero a poppa; ed egli con molti altri saltò sul battello e [credevo che facessero] ciò che aveva comandato loro. Essi, invece, non si curarono se non di fuggire alla caravella che stava mezza lega sopravento. La caravella non li volle ricevere, sí come conveniva fare, e per questo ritornarono alla nave, ma per prima vi arrivò la barca della caravella. Quando [mi] [accorsi] che fuggivano e che erano del [mio] equipaggio, e che le acque si abbassavano, e che già la nave stava di traverso, ordinai di tagliare l’albero maestro. [Ma dopo tutto non vi fu nulla da fare, la Santa Maria venne persa per i secoli eterni".]

A seguito dello struggente racconto, anche in questo caso Cristoforo Colombo, ha dato una stima della Santa Maria ⁴, con una ipotetica formulazione del seguente tenore:

“Per questo si voglia chiedere, con umiltà alle SS.VV. a seguito del gran tormento subito di volerci riparare per l’ammontare di 750 mila maravedì, il complessivo costo della Caracca”.

In ultimo poteva seguire una formula di chiusura della seguente portata:

*“Poichè so di doverVi essere grato per aver io condotto condotto io a compimento la mia impresa, ho risoluto di scriverVi per informarVi di tutto ciò che feci [e mi accadde, dunque al Salvatore Signor nostro Gesù Cristo che ci fè dono di tanta vittoria, rendiamo grazie che i Re, la Regina e i Principi e i loro felicissimi regni, si siano arricchiti di nuove provincie cristiane.] Questo che venne che come furono compiute così vi furono brevemente narrate. [Ed ora abbiti in Voi il mio saluto]”*⁵.

5.4 Le valutazioni della mutua assicurazione

Il secondo passaggio per riuscire ad affrontare la trattazione del nostro lavoro che è pervaso dalla trama: Colombo, gli esiti della prima spedizione e la mutua assicurazione Camogli 1862, consiste nella analisi e nella valutazione dei danni che si sono verificati, partendo proprio dalla lettera che Cristoforo Colombo ha indirizzato alla direzione della mutua assicuratrice.

Di certo si è concordi nel ritenere che a prima vista, la mutua assicuratrice sia stata alquanto restia nel concedere immediatamente la indennità assicurativa. Sotto questo profilo, dunque si è ipotizzato che mettendo in relazione lo Statuto di mutua assicurazione, Camogli 1862 e i sinistri che si sono verificati, siano stati sollevati al Colombo alcune eccezioni: a) La rottura del timone della Pinta, che come si è avuto modo di osservare, era stato a detta di Colombo e dei membri dell’equipaggio, dovuto ad una condotta dolosa compiuta da Rascon e Quintero; b) Il naufragio della Santa Maria, dovuta sicuramente ad una condotta poco accorta e mancante dei doveri prudenziali di comportamento da parte dell’Ammiraglio; E’ da sottolineare che in questo

⁴Il valore della Santa Maria, è stato stimato all’incirca attorno alle 750 mila Maravedì. Vedi sopra cap. 1 Part. 1.

⁵La formula di chiusura trae spunto da alcuni riferimenti della Lettera di Cristoforo Colombo ai reali di spagna; Giovanni Vaccari, Lettera ai reali di Spagna, Relazione sul suo primo viaggio, Traduzione dal latino, classiciitaliani.it.

caso si è deciso di dare per assunto che la società di mutua assicuratrice avesse ammesso le imbarcazioni del Colombo fra i bastimenti assicurabili, nonostante su questo punto (come si è avuto modo di vedere nel secondo capitolo della prima parte) siano stati sollevati diversi dubbi circa l'ammissibilità⁶; astraendo quindi questa considerazione e ammettendo le imbarcazioni della spedizione fra i bastimenti assicurati dalla società di mutua assicuratrice, è possibile passare alla analisi dei due profili di cui sub a e sub b di cui si è detto.

Sotto questo punto di vista si può quindi ipotizzare che sia stata scritta una lettera di risposta a Cristoforo Colombo con cui la mutua assicuratrice da un lato non liquidava il danno determinato dalla rottura del timone (secondo le motivazioni di cui si è ampiamente trattato nel secondo capitolo della prima parte di questo lavoro), ma d'altro canto invece concedeva l'indennizzo per il naufragio della Santa Maria (secondo le stesse motivazioni trattate nel secondo capitolo della prima parte). Il modello di lettera poteva avere una formulazione del seguente tenore:

Serenissimi e molto potenti Principi, Re, Regina nostri Signori.

Rivolgendoci con ogni sorta di omaggio, di gratitudine e di rispetto per la spedizione da Voi compiuta, prima alla ricerca di nuove prospere vie per il sorgere del Sole, poi invece la scoperta di un nuova terra, testimonianza dell'universalità della nostra fede, prosperità e ricchezza per il nostro regno, nella grazia dei nostri potenti Principi, Re e Regina che permisero questo provvidenziale viaggio.

E' nostro rammarico, per le disavventure da Voi e dal Vostro equipaggio patite, per questo è nostra premura darVi pronta risposta di quanto ci sottoponeste agli occhi.

⁶Sulla base delle analisi sin qui condotte è dunque pacifica l'opinione che sottolinea l'impossibilità di assicurare una copertura mutualistica ad un'impresa - che nonostante la parziale adeguatezza organizzativa, ma di finalità incerta - come quella compiuta dal Colombo e della sua prima spedizione. Questo pensiero si fonda sulla base che attraverso un giudizio ex ante, se Colombo, tenuto conto della specificità del viaggio, che era quello di arrivare alle Indie, non fosse incappato nel continente Americano, con un elevato margine di certezza la spedizione sarebbe andata perduta. Diversamente, se si privilegiasse un giudizio di prognosi postuma (da valutarsi ex post) mediante un ricorso a dati concreti, il fatto che Colombo sia riuscito a ritornare in Spagna, portando in benefici economici tanto sperati e attesi dalla Corona nonostante il fatto che questi non fosse approdato nelle Indie, sarebbe giusta visione per ammettere l'incidenza di un basso rischio. La presente opinione tuttavia sforza enormemente la stessa natura normativa e concettuale di rischio che allorquando afferma che si tratti della probabile verifica dell'evento dannoso o pericolo, si riferisca ad un giudizio esclusivamente ex ante.

Dopo questa introduzione ⁷ viene comunicato a Cristoforo Colombo che il sinistro al timone della Nina non verrà indennizzato, mentre, alla Santa Maria, verrà corrisposta nessuna liquidazione dei danni. La possibile formulazione di questa parte della lettera poteva essere del seguente tenore ⁸:

Sicuramente grave il danno procurato alla Caravella Nina, anche noi premurosi di sapere e di avere prova che quello che avete confermato nella Vostra lettera si attenga al vero, ci siamo mossi per capire le accuse mosse a Quintero e Rascon, Vostri membri dell'equipaggio, sospetti di aver sabotato il timone. Trattandosi di un fatto con molta probabilità doloso non ci impegniamo a corrispondere alcun indennizzo, semmai l'invito di rivolgerVi a questi, capire la loro colpa e chiederne la riparazione del fatto compiuto. Si ritiene in ultimo, comunicare che della disgrazia occorsa per fatto di uomo, non è possibile dare copertura alla caracca Santa Maria, alla seconda disposizione della convenzione da Voi e Noi sottoscritta ci si impegna di dare copertura anche per fatti occorsi per colpa, mancanza od imperizia del comandante. Certo è l'invito a prestare vigile scienza nei vostri futuri viaggi allorchè questi fatti da Voi narrati non abbiamo più a ripetersi”.

Si può ipotizzare una formula di chiusura del seguente tenore ⁹:

Ci riserviamo nella protezione della fede, nei Signori e Principi, Re e Regina nostri Sovrani, ringraziando e lodando la vostra spedizione per i benefici portati alla nostra sovranità.

5.4.1 Segue: la risposta di Colombo

Quando Colombo ricevette la lettera della società di mutua assicuratrice, sicuramente fu riconoscente dell'indennizzo ricevuto per il naufragio della Santa Maria, ma per converso non si ritenne soddisfatto della motivazione addotta per mancare la liquidazione del danno per la rottura del timone della Pinta. Si può quindi ipotizzare ad un nuovo scambio epistolare fra Colombo, che chiede maggiori dettagli e informazioni alla società mutua per aver mancato l'indennizzo e dall'altro lato alla nuova risposta di diniego da parte di quest'ultima.

⁷L'introduzione realizzata, riprende lo stile di apertura delle lettere che venivano indirizzate al Cristoforo Colombo o a notabili del tempo. Si noti la riverenza ai reali.

⁸In questo caso la formulazione è completamente dettata da fantasia.

⁹Anche in questo caso dettata da fantasia.

La lettera di risposta poteva avere un tono del genere:

Me Cristoforo Colombo, al corrente della vostra precedente lettera, Vi scrivo per ringraziarVi della liquidazione concessa a seguito del grande tormento occorso alla Santa Maria, ma anche per chiederVi lumi, sul motivo del mancato indennizzo del timone della Pinta. I fatti di cui vi ho scritto non sono dovuti con certezza all'operato di Rascon e di Quintero, ma semmai è sospetto che questi abbiano potuto sabotare il timone. Sospetto sostenuto solo da vane considerazioni, senza il fondamento alcuno.

Desidero pregarVi che la questione venga nuovamente esaminata e mi confermo nella certezza che possa trovare accoglimento la mia speranza e il mio saluto.

5.4.2 Segue: La risposta della società di mutua assicurazione

Di conseguenza si è ipotizzato che la mutua assicuratrice abbia risposto tenendo la stessa linea che aveva assunto nella precedente lettera. Giustificando la mancata liquidazione dal carattere doloso del comportamento tenuto da Quintero e Rascon:

“Serenissimi e molto potenti Principi, Re, Regina nostri Signori, nel rispetto e con le stime all’Ammiraglio Colombo,

Desideriamo nuovamente comunicare che la mancata liquidazione del danno dovuto alla rottura del timone della caravella Pinta è giustificata dalla conseguenza del dolo coscienzioso e volontario per il comportamento tenuto dai due vostri membri dell’equipaggio.

Nella convenzione di mutua assicurazione da Noi e Voi sottoscritta non si prevede il pagamento per le cagioni imputabili al comportamento umano.

Nel rispetto e nei dovuti omaggi, confermando ancora la volontà di indennizzare il sinistro occorso alla Santa Maria, Vi giunga con premura il nostro ossequi”.

5.5 Possibili scenari

La conseguenza di questo scambio epistolare in cui si evince il diniego della società di mutua assicurazione di indennizzare il sinistro occorso al timone della Pinta, consiste in una possibile ed ipotetica richiesta al tribunale spagnolo di procedere a risolvere la questione che si era presentata. Il modello utilizzato, come si è avuto modo di vedere, è lo schema processuale

del processo romano – canonico, con i riporti e gli schemi di elaborazione giurisprudenziali tipici della prima giurisprudenza del mare inaugurata con le Alabama Claims¹⁰.

5.5.1 Il procedimento giudiziario

Come si è detto si è ipotizzato che Colombo, non contento delle risposte fornite dalla società di mutua assicurazione si sia rivolto al tribunale del casato spagnolo per chiedere che la sua causa fosse portata avanti e venisse riconosciuto diritto a ricevere la liquidazione del danno derivante dalla rottura del timone della Pinta¹¹.

Anche in questo caso il procedimento è denominato dai tratti essenziali del processo romano-canonico, ovvero, il libello, con cui l'attore procedeva a spiegare l'oggetto del petitum e a seguito del quale il giudice fissava un termine di comparizione del convenuto, che aveva la possibilità di opporre tutte le relative eccezioni. Questa ultima fase prendeva il nome di *litis contestatio* in cui attore e convenuto esponevano le rispettive ragioni all'organo giudicante in cui potevano essere inserite le *positiones* con cui attore e convenuto si rivolgevano rispettive domane che permettevano di chiarirne anche le relative posizioni processuali. A seguito di questo il giudice si pronunciava attraverso una sentenza, che nel nostro caso è strutturata con le stesse caratteristiche della sentenza c.d. Alabama Claims.

5.5.2 Il procedimento giudiziario: libello

Con il libello l'attore, nel caso di specie, Cristoforo Colombo, esponeva le ragioni che lo portavano a comparire innanzi al giudice. Il libello pronunciato dal Colombo poteva avere una formulazione del genere:

“Io Cristoforo Colombo, nel mio rispetto, per gli illustrissimi giudici a cui mi appello, nel Timore Eterno di quello che faccio fede in questa mia lettera,

¹⁰Abbiamo preferito fare riferimento allo schema di elaborazione della sentenza del Caso Alabama in quanto rappresentando la prima giurisprudenza del mare è anche coeva alla elaborazione della Convenzione di Mutua Assicurazione Camogliana 1862. Abbiamo finto quindi di trasporre non soltanto l'evoluzione della mutua assicuratrice ma anche il progresso giurisprudenziale consolidatosi nel tempo e concretizzatosi in questa prima sentenza.

¹¹Si sottolinea che negli esempi di procedimento che sono stati trattati all'interno del secondo capitolo della seconda parte, ci si è riferiti al c.d. Consiglio delle Indie, un organo giudicante nato successivamente alla scoperta delle Americhe allo scopo principale di riuscire a derimere tutte le controversie di natura territoriale e non che sorgevano con il consolidarsi dei nuovi territori e dei rispettivi popoli.

vi rendo luce dei fatti occorsi durante il viaggio, restando certo che possa essere da Voi esaminato al fine di chiedere alla Società di Mutua assicurazione di Palos di volermi compensare, delle spese sostenute per la riparazione, le perdite e i danni patiti, che hanno messo a repentaglio la vita dei naviganti mio equipaggio e del nome della Corona Spagnola, che sotto la Sua protezione ha permesso di scoprire nuove terre e nuove fortune..

Dunque Cristoforo Colombo procede analizzando l'oggetto e le ragioni della controversia:

“Durante la mia spedizione, mentre ancora eravamo all'inizio del nostro cammino, il timone della Pinta improvvisamente si ruppe, questo ci causò diversi problemi e dovemmo fermarci su di un'isola per poter procedere alle riparazioni. Certo non fu cosa assai semplice. Si venne a sapere che opera di quello strano incidente furono Rascon e Quintero, miei due membri dell'equipaggio, ostili a partire nella spedizione. Ma di questo nessuno ha notizie certe e non posso certamente giudicare o accusare sulla base di nessuna vera e certa testimonianza.

Dopo il viaggio mi rivolsi quindi alla Società di Mutua assicurazione Palos 1490 per chiedere che mi venisse corrisposto l'indennizzo, tuttavia questi, dopo mia nuova richiesta, mi risposero che il fatto, dovendosi imputare all'operato malevolo dei miei membri dell'equipaggio non poteva essere sottoposto a nessuna liquidazione.

Mi rivolgo quindi a Voi, giudici di sua Maestà e detentori della giustizia nostra terrena e d'ispirazione divina, affinché possiate accertare questa storia, chiedendo alle SS.LL. della mutua assicurazione di voler provvedere all'indennizzo”.

5.5.3 Il procedimento giudiziario: chiamata del convenuto

Dopo il libello del Colombo con cui si sono espone le ragioni della richiesta all'organo giudicante, il giudice chiama il convenuto nella qualità della Mutua assicurazione di Palos e contestualmente chiama come testimoni del procedimento i membri dell'equipaggio Rascon e Quintero.

Questi dopo essersi presentati espongono le loro rispettive ragioni al collegio giudicante e innanzi alla contraparte, chiedendo che il giudice si pronunci in maniera equa. Il giudice chiede quindi alla società di mutua assicurazione di indicare i motivi del diniego alla liquidazione del danno per il sinistro occorso alla Pinta a cui segue la risposta del direttivo della mutua assicurazione:

“Noi del Consiglio Generale della Società di mutua assicuratrice, grandemente esaminando la testimonianza dell’Ammiraglio Colombo, nella primo viaggio di spedizione, servendoci dei nostri periti ed esperti, abbiamo constatato con elevata probabilità il danno subito al timone della Pinta non era dovuta a forza del cielo, ma semmai a intenzione malevole e cosciente di qualcuno che, Colombo e i membri dell’equipaggio ci hanno indicato in Rascon e Quintero.

E’ quindi opportuno che Colombo piuttosto che rivolgersi a noi, nel chiedere il risarcimento si rivolga agli autori di questo fatto. L’articolo 2 della convenzione firmata dallo stesso Ammiraglio prima della partenza, lo copre da qualsiasi rischio derivante da colpa, imperizia, negligenza - vogliate udire che la nostra Società non si è mai opposta all’indennizzo della Santa Maria – ma non per azioni o non azioni dolose.

Al termine delle opposizioni poste in essere dalla parte convenuta, si suppone che il giudice abbia udito Rascon e Quintero; questi ultimi avranno sicuramente negato qualsiasi responsabilità.

Ultima e più importante fase del procedimento è quello relativo alla emanazione della sentenza, momento chiave e cruciale per gli snodi della controversia sorta.

5.5.4 Sentenza

Momento conclusivo del procedimento è rappresentato dalla emanazione della sentenza, quest’ultima è stata posta in essere seguendo la struttura e i canoni formali della sentenza c.d. Alabama Claims, pronunciata in quella che oggi si chiama Salle de l’Alabama nella sala municipale di Ginevra. Questa sentenza rappresenta un punto importante di riferimento in quanto è la pietra miliare della prima giurisprudenza del mare.

La sentenza poteva essere così redatta:

Caravella Pinta, Cristoforo Colombo contro Società di mutua assicurazione Palos 1490

Nel 1492 durante il primo viaggio di spedizione di Colombo, sulla Caravella Pinta ci fu un sinistro derivante dalla rottura del timone, stando ai racconti forniti dall’Ammiraglio Colombo e redatti nei suoi diari si evince che con molta probabilità la responsabilità del misfatto è da attribuirsi all’operato di due membri dell’equipaggio, Quintero e Rascon, che chiamati in causa negano la

loro condotta. L'ammiraglio Colombo tornato a Palos chiede alla convenuta in causa Società di Mutua assicurazione, la liquidazione del danno occorso al timone. Quest'ultima nega l'indennizzo adducendo che trattandosi di un fatto non rientrante nell'ambito della colpa, negligenza o fatto accidentale, ma essendo compiuto dall'opera malevole dei citati membri dell'equipaggio.

A questo punto il giudice procede alla pronuncia della decisione presa:

Questa corte si pronuncia a favore dell'Ammiraglio Colombo, intimando la Società di mutua assicurazione a pagare l'indennizzo; il dolo di cui si parla, non è infatti stato accertato e non è possibile procedere ad una assunzione di responsabilità in re ipsa. Nel caso in cui, a postumi si scoprirà la chiara, provata e accertata responsabilità dei membri dell'equipaggio, la Società di mutua assicurazione potrà convenire in giudizio chiedendo l'azione di regresso nei confronti degli effettivi responsabili. Così viene deciso.

5.6 La liquidazione dei danni

Parte ultima del lavoro è rappresentato dalla liquidazione del danno. Come dispone l'art. 34 della Convenzione di Mutua Assicurazione, "il pagamento dei sinistri si farà quindici giorni dopo la liquidazione dei conti, se vi sia salvataggio; diversamente dopo lo stesso termine della presentazione della prova del naufragio". Avendo quindi il Colombo provato attraverso vari mezzi di testimonianza il naufragio della Santa Maria, si darà applicazione alla seconda parte di questa disposizione, per l'ammontare dei tre quarti del valore del bastimento. Quest'ultima disposizione è contenuta in forza dell'art. 3 della Convenzione, quando si afferma che "L'Associazione non assume i rischi se non per i 3/4 del valore della nave [sino alla concorrenza di lire novemila, questa ultima parte di disposizione viene eliminata nel nostro lavoro, in quanto come si è detto non è possibile apportare un termine di paragone con il sistema monetario quattrocentesco]

Nella tabella che segue si schematizza la liquidazione del danno compiuta e la ripartizione del danno fra tutti i soci della società [non godendo quest'ultima di un fondo comune a norma dell'art. 5 della Convenzione, "non si fa altro che ripartire fra tutti gli associati il danno che ciascuno di essi soffre nei suoi bastimenti" proporzionalmente alla partecipazione di ciascuno.

Imbarcazione	Sinistro	Entità del danno	Importo Liquidazione
Caravella Pinta	Rottura del timone	20.000 Maravedi	19,600 Maravedi
Caracca Santa Maria	Naufragio	750.000 Maravedi	735.000 Maravedi
TOTALE	-	-	754.000 Maravedi
RIPARTIZIONE	-	-	11,253 Maravedi

A cura di Daniel Zacco
con la collaborazione di Francesco Iuorio, Riccardo Fiato e Francesco Luce