

# HISTÓRIA DO DIREITO

## «Perils of the Sea»:

Ibridazioni tra assicurazione marittima e *Law of Nations* nell'esperienza statunitense tra sette e ottocento

*“Perils of the Sea”:*

*Hibridações entre seguro marítimo e Law of Nations na experiência estadunidense entre os séculos XVIII e XIX*

*“Perils of the Sea”:*

*Hybridizations between maritime insurance and Law of Nations in the American experience between the 18th and 19th centuries*

**Marco Sabbioneti<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Università degli Studi di Firenze. ORCID: 0000-0001-9279-7624.

## RIASSUNTO

La ricostruzione in chiave storica delle complesse relazioni esistenti tra marine insurance e admiralty law nel contesto nord-americano durante il XIX secolo consente di far luce sul rapporto che lega lo *ius gentium* ad ambiti cruciali del diritto interno, quali il diritto commerciale e la disciplina del commercio internazionale. All'esito di tale indagine, gli Stati Uniti si rivelano uno dei contesti storici privilegiati per l'affermazione e lo sviluppo della teoria del primato del diritto internazionale. La tesi favorevole all'esistenza di un rapporto gerarchico-funzionale tra norme di diritto internazionale e norme di diritto interno trova, nella complessa vicenda storica esaminata, una significativa conferma.

**PAROLE-CHIAVE:** Marine Insurance; Admiralty Law; Neutralità; Regola di guerra; Teoria monistica.

## RESUMO

A reconstrução histórica das complexas relações existentes entre o seguro marítimo e o direito do almirantado no contexto norte-americano durante o século XIX permite lançar luz sobre a relação que liga o *ius gentium* a áreas cruciais do direito interno, como o direito comercial e a regulação do comércio internacional. Como resultado desta investigação, os Estados Unidos revelam-se um dos contextos históricos privilegiados para a afirmação e desenvolvimento da teoria do primado do direito internacional. A tese a favor da existência de uma relação hierárquica-funcional entre normas de direito internacional e normas de direito interno encontra significativa confirmação no complexo evento histórico examinado.

**PALAVRAS-CHAVE:** Marine Insurance; Admiralty Law; Neutralidade; Direito de Guerra; Teoria monística.

## ABSTRACT

The historical reconstruction of the complex relations existing between marine insurance and admiralty law in the North American context during the nineteenth century allows us to shed light on the relationship that links *ius gentium* to crucial areas of domestic law, such as commercial law and the regulation of international trading. As a result of this investigation, the United States turns out to be one of the privileged historical contexts for the affirmation and development of the theory of the primacy of international law. The thesis in favor of the existence of a hierarchical-functional relationship between rules of international law and rules of domestic law finds significant confirmation in the complex historical event examined.

**KEYWORDS:** Marine Insurance; Admiralty Law; Neutrality; War Rule; Monistic Theory.

1. Nella seduta del 10 Marzo del 1806, il commerciante di Baltimora e senatore repubblicano Samuel Smith prende la parola e pronuncia un discorso lungo e appassionato. Oggetto dell'intervento di Smith è la denuncia delle aggressioni perpetrate dal Regno Unito contro le navi mercantili americane<sup>2</sup>. A un tratto, a mò di *coup de théâtre*, dopo aver denunciato la radicale illegittimità della regola di guerra, Smith tira fuori un libro, che si è portato dietro in vista della seduta parlamentare, e lo mostra ai suoi colleghi. L'ostensione è subito accompagnata da una presentazione che non dissimula affatto l'opinione dell'oratore: è un libro scritto per eccitare i pregiudizi e i sentimenti del popolo inglese, «a book eminently calculated to seduce and deceive the good people of England». Il libro in questione è *A War in Disguise* di James Stephen<sup>3</sup>. Gli argomenti utilizzati da Smith per smontare le tesi formulate dal fiero avvocato britannico sono di un certo interesse, poiché in essi gioca un ruolo significativo la questione assicurativa, il cui intreccio con le vicende storiche del diritto internazionale appare quanto mai fecondo.

Per comprendere l'orizzonte nel quale si colloca la polemica a distanza tra i due accesi patrioti, occorre tener presente che il Congresso, con un provvedimento del 22 Febbraio 1805, aveva eliminato qualsiasi forma di imposizione fiscale sui beni espressamente destinati alla riesportazione, cancellando il prelievo sino ad allora previsto, pari al 3,5% del valore complessivo della merce trasportata.<sup>4</sup> Agli occhi della controparte britannica, tale riforma rappresentava il riconoscimento implicito di una prassi ormai consolidata, nella quale le importazioni fittizie costituivano la regola.

Stephen, infatti, sostiene che al momento dell'arrivo di una spedizione destinata alla riesportazione questa può essere scaricata e stoccata sul suolo americano senza che sia dovuta alcuna imposta, essendo sufficiente l'impegno formale a corrispondere le tasse dovute in caso di mancata riesportazione. Dalla circostanza che esista la possibilità di soddisfare l'obbligazione tributaria in forme alternative, egli ricava la conferma del fatto che il commerciante non

2 Il discorso di Smith è pubblicato negli *Annals of Congress, 9th Cong., 1st Sess.*, pp. 173-174.

3 James Stephen (1758-1832), parlamentare, avvocato, specializzato nella legislazione mercantile britannica, nonché, per la cronaca, futuro bis-nonno di Virginia Woolf, pubblica a inizio Ottocento un saggio polemico destinato a riscuotere un notevole successo. L'obiettivo di Stephen, tutto politico, è quello di giustificare la legittimità delle due regole introdotte dal governo e dalle corti britanniche a partire dal 1756 (regola di guerra e regola del viaggio continuo), attaccando frontalmente le prerogative riconosciute alle potenze neutrali, accusate di sfruttare le *foreign flags*, sostituendole, per combattere una guerra non dichiarata contro la Gran Bretagna. Insomma, una requisitoria in piena regola, che non impiega molto tempo a far parlare di sé e a diffondersi anche oltre oceano (Stephen, 1805).

4 Il testo in questione è il provvedimento integrativo all'«Act to regulate the collection of duties on imports and tonnage», che si può leggere negli *Acts of the Eight Congress of the United States passed at the second session, which was begun and held at the City of Washington, in the District of Columbia, on Monday, the fifth day of November, 1804, and ended on the third day of March, 1805*, p. 315 e s. Questo il testo del provvedimento: «And be it further enacted, that it shall be lawful for any ship or vessel to proceed with any goods, wares or merchandise, brought in her, and which shall in the manifest delivered to the collector of the customs, be reported as destined or intended for any foreign port or place, from the district within which such ship or vessel shall first arrive, to such foreign port or place, without paying or securing the payment of any duties upon such goods, wares or merchandise, and shall be actually re-exported in the said ship or vessel. *Provided*, that such manifest so declaring to re-export such goods, wares, or merchandise, shall be delivered to such collector within forty-eight hours after the arrival of such ship or vessel. And, *provided also*, that the master and commander of such ship or vessel shall give bond as required by the thirty-second section of the act, intituled "An act to regulate the collection of duties on imports and tonnage"».

ha alcuna intenzione di spezzare il viaggio<sup>5</sup>, che si tratta insomma di una importazione fittizia, insufficiente di per sé a neutralizzare la merce<sup>6</sup>.

Per Smith, Stephen ha preso un abbaglio; o peggio, ha travisato deliberatamente la realtà per fuorviare i suoi concittadini: l'unico modo per introdurre merci di importazione nel territorio degli Stati Uniti è attraverso lo scarico e il pagamento delle imposte doganali; non vi sono strade alternative. Il che significa che l'argomento fiscale non può essere utilizzato come prova a carico per dimostrare l'esistenza di una volontà maliziosa tendente a dissimulare una importazione fittizia. In realtà, quando una nave mercantile giunge in un porto qualsiasi degli Stati Uniti, il comandante deve necessariamente presentarsi in dogana e consegnare i documenti relativi al carico. Nel caso in cui il carico sia destinato alla riesportazione e ciò sia espressamente dichiarato nei documenti di bordo, un ispettore doganale è tenuto a restare sulla nave sino al momento della partenza e nessuna parte del carico può essere scaricata, né possono stipularsi obbligazioni aventi ad oggetto tasse di transito. Soltanto in tale ipotesi trova applicazione l'esenzione fiscale introdotta dal provvedimento del 1805.

Senonché, pochissime navi fanno ricorso a questo privilegio in tempo di guerra, ad eccezione di quelle che provengono da un Paese neutrale o dai domini coloniali britannici.

Per quale ragione?

È qui che il tema assicurativo fa la sua comparsa: i commercianti, che conoscono il *modus procedendi* della Gran Bretagna, e le cui navi giungono da porti di Paesi nemici del Regno Unito, immancabilmente effettuano lo scarico della merce, pagano le imposte doganali e vendono o rispediscono la merce in conformità alle leggi americane. Il motivo per il quale non si avvantaggiano della possibilità di rispeditore la merce senza preventivamente scaricarla, accettando addirittura di pagare imposte non dovute, è legato strettamente ai costi delle assicurazioni: avventurarsi in una riesportazione non preceduta dalla neutralizzazione del carico, li esporrebbe infatti al pagamento di polizze onerosissime, data l'alta probabilità di incorrere in un fermo e contestuale sequestro del convoglio (Smith, 1807, p. 173).

Benché appaia alquanto discutibile che l'obiezione di Smith possa ritenersi di per sé sufficiente a chiudere la diatriba in senso favorevole ai commercianti americani, ciò che in essa risulta rilevante è il riferimento alla questione assicurativa, che rappresenta il sottofondo costante del conflitto tra neutrali e potenze belligeranti in tema di commercio internazionale.

---

5 Per aver chiaro lo scenario nel quale si colloca la polemica a distanza tra Smith e Stephen occorre aver presenti i due principi imposti durante la Guerra dei Sette Anni dall'«isola che si fece pesce» (Ruschi, 2004/2005, p. 431), ovvero la regola di guerra e la teoria del viaggio continuo. La prima definisce come illecito il commercio neutrale su rotte che fossero precluse ai neutrali in tempo di pace; la seconda afferma invece che lo scalo in un porto neutrale non sana un viaggio che abbia per destinazione finale un porto nemico, allorché tale destinazione sia da ritenersi illecita in forza della regola di guerra o a causa dell'esistenza di un blocco navale (Mannoni, 1999, p. 217). Sulla teoria del viaggio continuo si veda Elliott, 1907.

6 «The payment of duties was the only remaining badge of the simulated intention for which the merchants had to provide; and here they found facilities from the laws of the United States, such as obviated every inconvenience. On the arrival of the cargo destined for re-exportation in the course of this indirect commerce, they were allowed to land the goods, and even put them in private warehouses, without paying any part of the duties; and without any further trouble, than that of giving a bond, with condition that if the goods should not be re-exported, the duties should be paid. On their re-shipment and exportation, official clearances were given, in which no mention was made that the cargo consisted of bonded or debentured goods, which had previously been entered for re-exportation; but the same general forms were used, as on an original shipment of goods which had actually paid duties in America. Nor was this all; for, in the event of capture and further inquiry respecting the importation into that country, the collectors and other officers were accommodating enough to certify, that the duties had been actually paid or secured to the United States» (Stephen, 1805, p. 60).

2. Negli anni difficili delle guerre napoleoniche il fenomeno assicurativo, al di là dell'Atlantico, è tutto sommato ancora giovane benché appaia interessato da un processo di rapida quanto convulsa espansione. La storiografia colloca negli anni Novanta del Settecento la fine della prima fase dello sviluppo storico-economico-giuridico del contratto di assicurazione, dominato per gran parte del XVIII secolo dalla prassi degli accordi personali, conclusi con *foreign o personal underwriters*<sup>7</sup>.

Tra i pionieri in materia di contratto di assicurazione figura senz'altro Francis Rawle, mercante di Philadelphia, discendente da una famiglia di quaccheri fuggiti oltre oceano per motivi di carattere religioso, al quale si deve un vivace libello, che è in realtà una guida su come far soldi e diventare ricchi e famosi nel nuovo mondo, pubblicato nel 1725 da un editore d'eccezione, Benjamin Franklin.<sup>8</sup>

Agli occhi di Rawle, ciò che conta per fondare la prosperità economica di una nazione è la presenza di un tessuto produttivo articolato, di una intensa attività manifatturiera, capace di generare un *surplus* di beni destinati all'esportazione. Detto altrimenti, i fattori che spiegano la ricchezza di un Paese sono tre: produzione manifatturiera, commercio, navigazione. In questa prospettiva, elementi certamente importanti quali l'estensione del territorio, la fertilità del suolo, il numero degli abitanti, la presenza di una moneta avente corso legale, non sono altro che presupposti necessari ma di per sé non sufficienti ad assicurare il benessere e la felicità di uno Stato e dei suoi cittadini.<sup>9</sup> Il che significa che un Paese è prospero e i suoi abitanti possono dirsi effettivamente ricchi e felici nella misura in cui la bilancia commerciale sia in attivo (Rawle, 1725, p. 12).

A partire da questa premessa, dopo aver passato in rassegna i vari settori produttivi, segnalandone gli elementi di forza e i punti di debolezza, l'autore termina la sua riflessione sottolineando la necessità di introdurre strumenti giuridici volti a garantire la stabilità dei traffici commerciali. È necessario *in primis* minimizzare i rischi oggettivi insiti in tale attività mediante la creazione di un *Insurance-Office*. L'idea è quella di dar vita a un organo apposito, a un ufficio alimentato da un fondo, a sua volta legato all'ufficio prestiti, una struttura «erected and supported by a fund arising out of the Loan-Office» (Rawle, 1725, p. 63). Insomma, una creatura ibrida, ancora puramente embrionale, ma di cui è ben chiara la funzione. Si tratta del resto di una posizione pionieristica elaborata in anni in cui il modello di riferimento è anco-

7 Cfr. Rothers, 2004, in particolare p. 612 e s. Il modello di riferimento è senz'altro la *coffee house* fondata negli anni Ottanta del XVII secolo da Edward Lloyd nei pressi di Tower Street, trasferita in seguito (1691) in Lombard Street non lontano dal *General Post Office*. Le *coffee houses* erano locali molto in voga, tipicamente britannici, luoghi di incontro a buon mercato per gentiluomini desiderosi di rilassarsi in un'atmosfera accogliente, discorrendo di politica e di affari. Ciò spiega l'enorme successo della *coffee house* fondata da Edward Lloyd la cui celebrità, nel giro di pochi anni, si diffonde in ogni angolo dell'impero: «The rooms at Lloyd's were heavy with the elegant aroma of coffee, thick smoke, and the chatter of men sharing the latest intelligence concerning shipping. In 1696 Lloyd took an important step towards making his coffee house as the center for information. He inaugurated *Lloyds News*, a thrice-weekly newspaper carrying the latest foreign and domestic intelligence as well as shipping advice. By the turn of the eighteenth century, Lloyd's Coffee House had become an institution, raising Edward Lloyd to an exalted station far above that of a simple coffee-house proprietor. His shop was one of the most important maritime marts of the empire» (Fowler Jr, 1997, p. 154).

8 Si tratta di Rawle, 1725.

9 La vicenda spagnola illustra in modo esemplare per Rawle il declino cui può andare incontro un paese ricco e favorito dalla natura nel caso in cui in esso non sia riuscito a svilupparsi un adeguato ceto mercantile (Rawle, 1725, p. 9).

ra quello delle polizze sottoscritte da individui o associazioni composte da membri danarosi dell'alta borghesia cittadina<sup>10</sup>.

Il primo tentativo di dar vita a un sistema assicurativo fondato sul meccanismo delle sottoscrizioni private di cui abbiamo evidenza certa nelle fonti disponibili risale al 1739, allorché nelle edizioni dell'11, 18 e 25 dicembre del *The New England Weekly Journal* compare il seguente annuncio:

Notice is hereby given to all Merchants, Traders and Others, that a certain Number of Gentlemen of this Town, of good Estates, are agreed and ready to make Insurance upon any Vessels or Cargoes, or both in a lawful Trade. For which Purpose at the Desre of the said Gentlemen, Attendance will be given by Benjamin Pollard Notary Publick, at his Office on the South Side of the Town House in Boston; where all fair Policy's of Insurance will be underwritten, at reasonable Premiums<sup>11</sup>.

L'esperimento di Pollard<sup>12</sup> ha vita breve: il 28 ottobre del 1745, un annuncio pubblicato sul *The Boston Evening Post* comunica la cessazione dell'attività.

È qui che entra in scena ufficialmente Joseph Marion. Il padre di Joseph, John jr., aveva fatto fortuna rilevando la professione di ciabattino esercitata dal nonno, stabilitosi nel Massachusetts nel 1643, e aveva finito per divenire un esponente illustre della vita politica cittadina. Fin da subito, Joseph si rivela assi più portato per le lettere e per gli studi giuridici che per l'attività artigianale svolta dagli avi. Dopo essersi fatto notare grazie ad alcuni versi composti in occasione del compleanno della Regina Anna, viene nominato segretario del governatore generale della provincia, e nel 1720 apre un ufficio per la copia e la redazione di documenti giuridici, svolgendo di fatto le funzioni di *Notary Publick*<sup>13</sup>. La prima fonte certa di cui disponiamo che ci consente di legare formalmente il nome di Marion alla storia delle assicurazioni nel Nuovo Mondo è rappresentata dall'annuncio pubblicato nel dicembre del 1745 sulle colonne del *The Boston Evening Post*:

The Public is hereby advertised, that the Insurance Office first opened in Boston, Anno Dom. 1724, by Joseph Marion, Notary Publick is still held, and kept by him on the North Side of the Court House, near the head of King Street, where the Money upon the bottom of Ships and Vessels may also be obtained for a reasonable premium; which Affair of Merchandize as well as other Clerkship, the Trading and others may be by him fur-

10 «In the beginning of the business of marine insurance in this country, it was usually effected by policies to which individuals subscribed their names, each one being responsible for the sum set against is name, and no more. It was very common for some person to establish an office as insurance broker or agent. To this office merchants resorted who wished to insure others or to be insured. If one applied to the broker, stating the ship or cargo on which he desired insurance, and the voyage, or time, these were written at the head of a sheet which was laid upon the broker's table. Between him and the assured a premium was agreed upon, and this also was designated. Then ne and another of those who were willing to insure such property on such terms wrote their names upon the sheet under the heading above mentioned, stating also the amount which they were willing to insure; and this continued until names enough were subscribed to fill out the whole amount which the insured desired to cover», (Parsons, 1868, p. 14).

11 Cfr. *Reports of 1888-1900, with an Account of the early Insurance Offices in Massachusetts, from 1724 to 1801*, Boston, 1901, cit., p. 31.

12 La particolarità del metodo scelto da Pollard era di individuare *ex ante* un *pool* di possibili sottoscrittori cui proporre l'investimento, laddove, al contrario, la prassi generalmente adottata era quella di esporre la polizza debitamente compilata in bella vista in attesa delle sottoscrizioni degli interessati (Fowler Jr., 1997, p. 158).

13 Cfr. *Reports of 1888-1900*, cit., p. 28 e s.



nished, with Fidelity and Dispatch<sup>14</sup>.

Come si vede, il testo fa riferimento a una attività assicurativa già *in fieri* inaugurata nel 1724 dallo stesso Marion, della quale tuttavia non vi è traccia nelle fonti di archivio dell'epoca. Quel che è certo, però, è che Marion era già attivo nel settore assicurativo, come dimostra il tentativo sfortunato di dar vita a un sistema di assicurazioni contro l'incendio, risalente alla fine degli anni Venti. Il 18 novembre del 1728 la *Boston News-Letter* dà conto di tale iniziativa, con un trafiletto che si rivela prezioso, poiché illustra assai bene la genesi e il funzionamento del fenomeno assicurativo in una fase storica ancora palesemente aurorale:

Whereas a scheme is projected for the erecting an Insurance Office for Houses and Household Goods from Loss and Damage by Fire in any part of the Province of the Massachusetts Bay, by the name of the New England Sun Fire-Office of Boston that will tend to the public Good and general security, by preserving many families from utter Ruin and Impoverishment which otherwise might ensue from such Calamities; and for want of such an Office the Town of Boston in particular has in times past greatly suffered: and as many persons seem well inclined and disposed to so universal a Good: these are therefore to notify all such Persons as are desirous to promote and encourage a Work of such Publick Good, Benefit and Safety to the Inhabitants of this Province in General, by their becoming undertakers therein that the said Scheme or proposal may be seen at the Office of Mr. Joseph Marion on the North Side of the Court House or Exchange in Boston, where the said affair may be further conferred upon; and constant Attendance will be given at the said Marion's Office from Ten to Twelve of the Clock daily for the Space of Two Months from the Date hereof for that Purpose<sup>15</sup>.

Come risulta evidente, il modello prescelto è ancora quello classico dei *private underwriters*: Marion invita i concittadini danarosi, disposti a contribuire al benessere e alla sicurezza degli abitanti del Massachusetts e desiderosi di impiegare i propri capitali in un'attività a carattere speculativo a proporsi come *underwriters* di polizze assicurative aventi ad oggetto la copertura contro i danni da incendio.

Non stupisce affatto che sia così. È sufficiente un semplice sguardo ad alcuni elementi fattuali per consentirci di comprendere, al contempo, il contesto storico-sociale nel quale si afferma il fenomeno assicurativo e di giustificare la relativa lentezza di tale sviluppo<sup>16</sup>. Il dato demografico è certamente il primo elemento che salta all'occhio: nel 1724, la popolazione di Boston non supera gli 8.000 abitanti, mentre, nel 1764-1765, anno del primo censimento coloniale, la popolazione ammonta a soli 15.520 abitanti. Una crescita costante, ma indubbiamente lenta: basti pensare che verso la fine del XVIII secolo i bostoniani sono poco più di 18.000. Tuttavia, a dispetto di numeri ancora piuttosto modesti, lo sviluppo di imprese di carattere assicurativo appariva un esito naturale in un contesto socio-economico come quello coloniale, caratterizzato dalla sostanziale assenza di industrie manifatturiere e dall'accumulo costante

14 Cfr. *Reports of 1888-1900*, cit., p. 32. «Marion's style of business was in keeping with the tradition of Lloyd's. He drew up policies noting vessel, master, intended voyage, and the premium rate. He then left the document on a table, inviting those who would to sign the policy and note the amount they wished to subscribe. When the full amount was underwritten, the policy was sealed. While Marion's notarial office was not as busy as Lloyd's Coffee House, nor did it offer refreshment, it was, nonetheless a public rendezvous where men of business were accustomed to visit.». Il successo della iniziativa di Marion si deve anche al tipo di traffici marittimi allora assicurati. Si trattava infatti per la maggior parte di traffici lungo costa, effettuati mediante *sloops*, *schooners*, e in genere imbarcazioni di piccolo cabotaggio, di proprietà di mercanti con un giro d'affari relativamente modesto, privi per questo di capitali e delle relazioni necessarie per assicurarsi presso i Lloyd's (Fowler Jr, 1997, p. 156).

15 Cfr. *Reports of 1888-1900*, cit., p. 27 e s.

16 Si vedano in proposito Tyler; East, 1938; Nettles, 1962; Hoffman, 1988.

di ingenti capitali, per effetto della massiccia esportazione verso l'Europa di materie prime e di generi di prima necessità. Vi era in altre parole la tendenza a produrre un ingente *surplus* di capitale, suscettibile di venir impiegato, almeno in parte, in attività di carattere speculativo, sia pure mediante soluzioni che, per gran parte del Settecento, prescindono da modelli organizzativi di carattere societario<sup>17</sup>.

Non a caso, la prima autentica compagnia assicurativa di cui si ha notizia è la *Insurance Company of North America*, creata a Philadelphia nel 1794. In quell'anno, l'Assemblea della Pennsylvania autorizza la creazione di una compagnia assicurativa marittima, di natura non monopolistica, dotata di un capitale di partenza di 600.000 dollari (Ruwell, 1993, p. 44). Le ragioni alla base di tale scelta sono individuate nella maggiore efficienza e solidità del modello societario; nella insufficienza del numero di sottoscrittori privati presenti a Philadelphia, con conseguente fuga di capitali verso altre piazze finanziarie; nella disfunzionalità di un modello che obbliga l'assicurato ad agire in giudizio contro i singoli assicuratori privati onde ottenere il risarcimento nel caso di ricorso alle vie giudiziarie (Huebner, 1905, p. 253). Nel giro di pochi anni, l'esempio di Philadelphia sarà seguito da altre importanti città statunitensi: New York, Phoenix, Boston<sup>18</sup>, Baltimora.

3. L'analisi delle vicende attraversate dalle compagnie assicurative americane nel periodo di tempo compreso tra la fine del Settecento e il Congresso di Vienna ci offre un prezioso banco di prova sugli effetti che le guerre napoleoniche e la conseguente incertezza gravante sulla libertà dei commerci marittimi hanno prodotto sulla vita economico-giuridica di quel Paese e, di riflesso, sullo sviluppo del fenomeno assicurativo in quanto tale, da una parte e dall'altra dell'oceano<sup>19</sup>. A conferma ulteriore dell'intreccio inestricabile che in quegli anni lega insieme, in modo tutto particolare, il diritto e le relazioni internazionali con lo sviluppo del diritto commerciale.

È sufficiente infatti paragonare il decennio che termina nel 1802 con quello successivo per rilevare come, nel primo, la *Insurance Company of North America* raccolga premi per un ammontare di circa 6.000.000 di dollari, con perdite per risarcimenti pari a 5.500.000 dollari; mentre, nel decennio successivo, l'ammontare dei premi sia pari soltanto a 1.364.637 dollari, laddove le perdite raggiungono invece la cifra stellare di 1.583.836.47 dollari. Se infatti, da un lato, la grande incertezza causata dal conflitto in atto tra le potenze europee fa esplodere la domanda di coperture assicurative, con una conseguente impennata dei premi, dall'altro, quella

---

17 Cfr. *Reports of 1888-1900*, cit., p. 24 e s.

18 Con riferimento al Massachusetts, ad esempio, bisogna ricordare, nel 1795, la creazione della *Massachusetts Fire Insurance Company*, dotata di un capitale di partenza di 300.000 dollari, suddiviso in 3000 azioni; nel 1798, la creazione della *Mutual Fire Insurance Company*, con un capitale di 2.000.000 di dollari; infine, il 16 gennaio del 1799, la creazione della *Boston Marine Insurance Company*, istituita allo scopo di «make insurance upon vessels, freight, and goods or for the ransom of persons in captivity and in cases of money lent upon bottomry and respondentia», dotata in questo caso di un capitale iniziale di 500.000 dollari, le cui azioni venivano vendute al prezzo di 100 dollari l'una (Fowler Jr, 1997, p. 165; Dodd, 1954).

19 L'esplosione del volume dei traffici commerciali unita ai rischi crescenti per la sicurezza dei commerci marittimi derivanti dalle forti tensioni internazionali determinano una vera e propria esplosione del fenomeno assicurativo. Tale scenario, al contempo, mette in piena luce l'insufficienza del tradizionale sistema di sottoscrizioni private attuate mediante *brokers*. Se da un lato, infatti, tale soluzione aveva il pregio della flessibilità, essendo market-based, dall'altro, rendeva quanto mai difficile garantire l'effettività delle coperture assicurative in presenza di un contesto storico-sociale particolarmente dinamico e conflittuale. Ciò spiega perché nel contesto americano un sistema assicurativo basato sull'esistenza di grandi società commerciali aventi per oggetto sociale la copertura dei rischi inerenti al commercio marittimo si sviluppa in coincidenza con la fase tumultuosa delle guerre napoleoniche: «The corporate form increased the security of the policy by raising a large capital fund as a bulwark against losses, and enabled a much wider spreading of risk by enabling those with no knowledge of mercantile affairs to participate by buying shares, while entrusting their underwriting decisions to experts» (Kingston, 2016, p. 219).



stessa incertezza è all'origine di perdite significative, derivanti dai continui risarcimenti per sequestri e confische; perdite tanto più gravi quanto più si riverberano su società commerciali giovani, prive di un adeguato *surplus* di capitale cui poter fare affidamento in tempi di crisi e di grande volatilità economica<sup>20</sup>.

Tutto ciò spiega perché, nel tentativo di minimizzare le perdite, le compagnie assicurative si oppongono alle richieste di risarcimento, favorendo lo sviluppo di un *corpus* giurisprudenziale di diritto commerciale legato alle questioni di *admiralty law*, nel quale profili tecnici, legati alla interpretazione di precise clausole contrattuali, si intrecciano con il diritto internazionale, con il risultato che le corti federali statunitensi si trasformano in un laboratorio privilegiato per la verifica e l'applicazione delle regole dello *ius gentium* in tema di libertà del mare e di commercio neutrale. Tale esito è favorito da una peculiarità intrinseca all'ordinamento americano: il fatto cioè che, in forza dell'art. 3 della Costituzione, le questioni di «*admiralty and maritime jurisdiction*» sono riservate alla giurisdizione federale e che, almeno sino al 1955 - anno in cui la Suprema Corte stabilisce che, in assenza di una regola di diritto federale in tema di *admiralty law* di tenore contrastante, la singola corte federale è tenuta ad applicare, in materia di assicurazioni marittime, la legge dello Stato nel quale si trova - le varie corti federali hanno sempre fatto riferimento a un *corpus* di regole riconducibili al cosiddetto «*federal admiralty common law*», unico ambito nel quale la Suprema Corte ha riconosciuto l'esistenza di una forma di «*federal general common law*». E si dà il caso che i principi di tale diritto comune federale siano il riflesso dei principi giuridici in tema di mare e di commercio marittimo elaborati dalla tradizione dottrinale e giurisprudenziale dello *ius gentium*.

Essendo il contratto di assicurazione marittima una figura giuridica pensata per garantire il diritto a un indennizzo contro i possibili danni derivanti dai pericoli tipici della navigazione, l'intera vicenda storico-giuridica della *marine insurance* nasce e si sviluppa quale questione ermeneutica avente ad oggetto una clausola specifica, la cosiddetta «*perils clause*», alla quale è demandata la definizione dei rischi oggetto di copertura assicurativa. La «*perils clause*» comprende il rischio ordinario legato all'attività marittima e i pericoli derivanti dalla guerra e affonda le sue origini nella storia dei Lloyds di Londra, in quel processo di rapida trasformazione, all'esito del quale tale istituzione, da semplice società per il commercio del caffè, dove armatori e mercanti si incontrano per discutere di interessi comuni legati al commercio marittimo, finisce per assumere le sembianze di una vera e propria associazione di *underwriters*, di assicuratori privati<sup>21</sup>.

La prima definizione della «*perils clause*», ovvero della natura del rischio che gli *underwriters* si impegnano ad assicurare, si trova nell'opera alluvionale di Nicholas Magens (1697-

20 Come abbiamo già rilevato, il sistema assicurativo basato su grandi società di capitali si afferma oltre oceano in coincidenza con uno scenario internazionale particolarmente turbolento. Non era soltanto la flotta britannica a rappresentare una minaccia costante per gli interessi commerciali statunitensi. Anche i Francesi facevano la loro parte. Specie dopo il *Jay Treaty* del 1795, che aveva reso possibile la normalizzazione delle relazioni politiche e commerciali tra Stati Uniti e Gran Bretagna. Il trattato, infatti, conteneva alcune disposizioni che ben difficilmente avrebbero potuto essere accolte con favore dal governo francese. Tra queste, in particolare, merita ricordare l'inasprimento della nozione di contrabbando di guerra, l'accettazione da parte degli Stati Uniti della regola del 1756, il riconoscimento del diritto in capo ai sudditi di Sua Maestà di sequestrare merci non di contrabbando, a condizione di pagarne il corrispettivo. Non a caso, tra il 1796 e il 1797 si moltiplicano gli episodi di fermo e di cattura di navi americane nei Caraibi ad opera di *privateers* francesi, in un contesto estremamente delicato, caratterizzato da un notevole livello di conflittualità, cui gli storici descrivono come «*Quasi-War*». Tutto ciò ebbe un riflesso immediato sul costo delle polizze assicurative: nel 1796 i premi per un viaggio di sola andata verso le Indie Occidentali schizzarono dal 3-6 % al 15-20 % del controvalore assicurato, per raggiungere il 25% nel 1798. Con effetti prevedibili, sia a carico degli assicurati, costretti a sobbarcarsi polizze onerosissime, sia a carico degli assicuratori, nel caso in cui i clienti azionassero la polizza per ottenere il risarcimento previsto dal contratto (Kingston, 2016, p. 220). Sulla «*Quasi-War*», si veda Conde, 1966.

21 Su questo, diffusamente, Martin, 1876.

1764), mercante originario di Amburgo, a lungo direttore della *London Insurance Company*, noto soprattutto per il saggio *The Universal Merchant*, utilizzato da Adam Smith nella sua opera maggiore. *L'Essay on Insurances* di Magens, che è in realtà la traduzione inglese del *Versuch über Assecurenzen* (1753) è un'opera di taglio pratico, rivolta ai primi, pionieristici *traders* in ambito assicurativo, come risulta palese dal suo contenuto, costituito essenzialmente da un repertorio di casi giurisprudenziali e da una raccolta di leggi e ordinanze in materia di assicurazioni. Nella seconda parte di tale opera il lettore si imbatte nella definizione del rischio oggetto del contratto di assicurazione, contenuta in una formula che diventerà lo schema di riferimento nel mondo anglosassone per questa figura giuridica:

Touching the Adventures and Perils which we the Assurers are contented to bear, and to take upon us, in this Voyage, they are, of the Seas, Men of War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Countermart, Surprisals, Taking at Sea, Arrests, Restraints, and Detainments, of all Kings, Princes, and People, of what Nation, Condition, or Quality soever; Barretry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses, and Misfortunes, that have or shall come, to the Hurt, Detriment, or Damage, of the said Ship, or any part thereof (Magens, 1775, p. 552).

Si tratta del modello-tipo al quale si ispirano le polizze assicurative in tema di «sea risque» sin dai primordi, dal tempo cioè in cui tale forma di copertura veniva rilasciata mediante sottoscrizioni private, al di fuori di qualsiasi forma di organizzazione di carattere societario.<sup>22</sup>

Ed è precisamente in questo contesto che ci imbattiamo in William Pinkney<sup>23</sup>, questa volta nella veste di avvocato di una delle principali compagnie assicurative statunitensi, la *American Insurance Company*. La vicenda coinvolge un certo Archibald McCall, nato nel 1767, uomo d'affari, membro del consiglio comunale di Philadelphia, nonché direttore della prima banca degli Stati Uniti. Negli anni Novanta del Settecento l'attività commerciale di McCall è in piena espansione, con spedizioni che vanno e vengono da mezzo mondo: Caraibi, India, Sud America, Europa, Paesi Baltici. Seguendo le indicazioni fornite a suo tempo da Rawle, e considerato l'alto livello di conflittualità internazionale tipico del periodo, McCall fa ampio ricorso allo strumento delle assicurazioni marittime per tutelarsi contro i notevoli rischi legati al commercio via mare. Tutto ciò, senza beninteso che il notabile di Philadelphia avesse alcuna intenzione di finire negli annali di storia del diritto per questioni legate alle *marine insurances*, è all'origine di una controversia decisa dalla Corte Suprema degli Stati Uniti da cui risulta evidente come in quegli anni le giovani compagnie assicurative lottassero letteralmente per la sopravvivenza, nel tentativo di non finire dissanguate dalle continue richieste di indennizzo.<sup>24</sup>

Nel caso di specie, infatti, la controversia ruota attorno alla corretta interpretazione di una forma inconsueta di aggettivazione, sulla quale la *Marine Insurance Company* fa leva per

<sup>22</sup> Lo schema tipico di polizza assicurativa che si affermerà negli Stati Uniti è descritto da Huebner, 1905, p. 278.

<sup>23</sup> Senatore del Maryland, nato ad Annapolis il 17 marzo del 1764, dopo aver studiato medicina e giurisprudenza, nel 1786 fu ammesso all'avvocatura; membro della convenzione costituzionale del Maryland nel 1788, fu eletto membro del secondo Congresso degli Stati Uniti nel marzo del 1791; nominato da Washington commissario a Londra durante la vigenza del *Jay Treaty* (1796-1804), divenne *attorney general* del Maryland nel 1805; fu rappresentante americano in Gran Bretagna assieme a James Monroe (1806-1807) e successivamente ministro plenipotenziario (1807-1811); nominato *attorney general* degli Stati Uniti durante la presidenza Madison (1811-1814), servì come ufficiale nella milizia del Maryland durante la guerra del 1812, venendo ferito nella battaglia di Bladensburg; eletto membro del XIV Congresso degli Stati Uniti nel marzo del 1815, rassegnò le dimissioni un anno dopo per assumere la carica di ministro plenipotenziario in Russia; eletto senatore nel 1819, svolse tale incarico sino al giorno della sua morte, avvenuta il 25 febbraio del 1822 (Hagan, 1987; Ireland, 1986; Felt Bentley, 1961; Wheaton, 1826).

<sup>24</sup> Si veda il caso *McCall v. Marine Insurance Company*, in 12 U.S., 59, 1814.

negare l'obbligo di risarcimento per perdite derivanti da legittimi atti di guerra. Ovviamente, trattandosi anche in questo caso del fermo di una nave neutrale avvenuto da parte di potenze belligeranti, le fattispecie che vengono in rilievo sono quelle dell'«arrest», «restraint» e «detainment». Ebbene, la «perils clause» contenuta nella polizza sottoscritta da McCall contiene una precisazione non abituale in contratti di questo tipo: la compagnia, infatti, si impegna a risarcire soltanto i danni derivanti da un arresto, restrizione o detenzione che siano qualificabili come «unlawful».

Ma vediamo la vicenda concreta che ha dato avvio alla controversia. Essa ha ad oggetto la Cordelia, una nave americana, partita da Tenerife, dominio coloniale spagnolo, con un carico di prodotti locali, e diretta a Philadelphia via Java, dove era programmata una sosta per l'acquisto di spezie. Al momento della partenza, l'equipaggio della Cordelia, il proprietario del carico e la stessa *Marine Insurance Company* erano all'oscuro del fatto che il Regno Unito intendeva sottrarre la colonia al controllo olandese e che, a tal fine, aveva sottoposto a blocco i principali porti dell'isola, tra cui il porto di Surabaya, dove era previsto lo scalo. L'8 Luglio, giunta nei pressi di Surabaya, la Cordelia viene raggiunta da una fregata britannica, appartenente alla flotta impegnata nel blocco dei porti di Java. Il giorno seguente, il comandante della flotta britannica rilascia la nave americana, avvertendo il comandante che la Cordelia sarebbe stata sottoposta a sequestro nel caso in cui avesse tentato di forzare il blocco. Lo stesso giorno, tuttavia, il comandante della Cordelia tenta di entrare nel porto di Surabaya. La nave viene nuovamente fermata, trattenuta per due giorni, e poi di nuovo rilasciata, con l'ordine di abbandonare immediatamente l'area, sotto minaccia di cattura e di *impressment*. Conformemente alle regole di diritto internazionale, la minaccia britannica era legittima, stante l'avvenuta comunicazione alla Cordelia dello stato di blocco.

Dopo il secondo rilascio, il comandante della nave americana rinuncia al tentativo di entrare a Java e fa rotta per Philadelphia, dove la Cordelia giunge l'11 Novembre del 1811. Il carico, del valore approssimativo di 15.000 dollari, doveva essere composto in gran parte di merce deperibile, poiché, dopo l'arrivo negli Stati Uniti, McCall decide di azionare la polizza, trasferendo ogni diritto, titolo e interesse sulla merce residua in capo alla compagnia assicuratrice e chiedendo contestualmente di essere risarcito per la perdita derivante dall'«arrest» e «detainment» subito dalla Cordelia durante la sosta nel Sud-Est asiatico. La *Marine Insurance Company* si oppone alla richiesta di risarcimento, sostenendo che nel caso di specie il fermo e la detenzione non possono considerarsi «unlawful», in quanto posti in essere nel pieno rispetto dei principi di diritto internazionale.

Gli argomenti degli avvocati e la motivazione finale del giudice relatore ci offrono un piccolo spaccato di “*ius gentium in action*”, mostrando come, attraverso le questioni assicurative, e quindi attraverso lo specchio del diritto commerciale, sia possibile gettar luce sulla estensione e sulla concreta effettività di norme spesso alquanto volatili e fluide quali sono tradizionalmente le norme di diritto internazionale. Harper, il legale dell'attore, sostiene l'irrilevanza della clausola «unlawful», poiché essa non comprenderebbe l'ipotesi di un fermo posto in essere da «men of war», cioè da una nave militare. In altre parole, il carattere «lawful» o meno del fermo deve essere valutato esclusivamente nel caso in cui esso sia stato effettuato da una nave non militare. In caso contrario, l'aggettivazione «unlawful» deve ritenersi *tamquam non esset*, con la conseguenza che l'obbligo di indennizzo da parte dell'assicurazione non può considerarsi venuto meno. Inoltre, la perdita del carico è avvenuta per effetto del primo fermo, il che significa

che il secondo tentativo di accesso al porto, anche se può aver fatto venire meno l'obbligo di neutralità, non ha determinato di per sé la perdita della merce.

Diametralmente opposta la tesi sostenuta da William Pinkney: in primo luogo, secondo l'ex assistente di Monroe, poiché il blocco è stato posto in essere in conformità allo *ius gentium*, non può ragionevolmente sostenersi la illegittimità del fermo; in secondo luogo, la nave, in forza dell'accordo contrattuale originario, era tenuta a un obbligo di neutralità. Senonché, a seguito del secondo tentativo di ingresso nel porto di Surabaya, compiuto dopo aver ricevuto una formale diffida da parte del comandante della flotta britannica, la Cordelia era venuta meno a tale obbligo, violando il contratto nella sua integralità, e facendo pertanto venir meno la copertura assicurativa. Il giudice relatore, Joseph Story, nella sua motivazione, recepisce *in toto* gli argomenti dei legali rappresentanti della *Marine Insurance Company*. Secondo i principi dello *ius gentium*, la flotta britannica era legittimata, in quanto forza armata di un Paese belligerante, a sottoporre a blocco il porto di Surabaya, appartenente a un dominio coloniale nemico. Il tentativo di entrare nel porto, dopo la comunicazione del blocco, integra perciò una espressa violazione dello *ius gentium*, sufficiente a far perdere alla Cordelia il requisito della neutralità. Conseguentemente, il fermo di tale nave, da cui è derivata la perdita del carico, rappresenta un'ipotesi di «lawful arrest», escluso in quanto tale dall'ambito di applicazione della polizza assicurativa. Con la conseguenza che la *Marine Insurance Company* non è tenuta a risarcire l'attore per il danno derivante dalla perdita del carico.

Il caso McCall è solo uno dei primi e più significativi esempi dell'intreccio inestricabile tra *admiralty law* e diritto commerciale, che segna *ab origine* la storia del fenomeno assicurativo e che fa delle assicurazioni un osservatorio privilegiato per ricostruire le relazioni tra ambiti apparentemente eterogenei della scienza giuridica. Ampliando ulteriormente il discorso, si potrebbe dire che è lo stesso problema della gestione giuridica del rischio a risultare strategico. A suo tempo, Ewald aveva individuato nella nozione di rischio, inteso come una sorta di «technologie politique» (Dodier, 1986, p. 196), la chiave di accesso privilegiata per la comprensione del *droit social*. Ma a ben guardare, la peculiare fecondità di tale nozione fa sì che essa possa prestarsi a impieghi ulteriori e a indagini persino più ambiziose, ma capaci di offrire spaccati vividi di storia giuridica, economica e politico-sociale. È solo una possibile linea di ricerca. Ancora, in gran parte, tutta da esplorare.

4. Negli anni Quaranta dell'Ottocento, John Duer pubblica un'opera monumentale dedicata al tema delle *marine insurances* nella quale è possibile trovare una definizione piuttosto esauriente di tale contratto. Secondo l'autore, l'assicurazione marittima è un

contract of indemnity, in which the insurer, in consideration of the payment of a certain premium, agrees to make good to the assured all losses, not exceeding a certain amount, that may happen to the subject insured, from the risks enumerated or implied in the policy, during a certain voyage or period of time (Duer, 1845, p. 58).

Non sorprende che proprio in quegli anni compaiano i primi lavori sistematici in tema di assicurazioni marittime<sup>25</sup>. In meno di un secolo, infatti, ovvero nell'arco di tempo che separa la Guerra dei Sette Anni dall'ascesa alla presidenza di James Knox Polk, il contratto di assicura-

<sup>25</sup> Si veda anche l'opera in due volumi di Phillips, 1840, nonché il lavoro di Parsons, 1868, preceduto da Parsons, 1859.

zione, e in modo tutto particolare la *marine insurance*, conosce uno sviluppo esponenziale, con un'accelerazione e una intensità che ben pochi istituti di diritto commerciale possono vantare.

Ciò è particolarmente evidente negli Stati Uniti, dove, nel giro di pochi decenni, come abbiamo ricordato, si passa da forme embrionali di assicurazione, proposte a titolo speculativo da esponenti danarosi dell'alta borghesia coloniale, a contratti tipizzati, proposti in serie da imprese create *ad hoc*, munite di ingenti capitali e il più delle volte partecipate dallo Stato. Se volessimo individuare i termini di tale parabola storica, pur consapevoli della inevitabile dose di arbitrio insita in tali periodizzazioni, potremmo fissare come termine *a quo* la *War of Jenkin's Ear*, ovvero il conflitto anglo-spagnolo che ha luogo nello scacchiere caraibico tra il 1739 e il 1748 e, come termine *ad quem*, la creazione della *Insurance Company of North America* sul finire del XVIII secolo.

L'assicurazione marittima, nella definizione di Duer, si presenta alla stregua di un «contract of indemnity», ovvero di un negozio consensuale, avente un oggetto determinato (la copertura contro rischi tipici espressamente indicati), concluso in buona fede da un soggetto titolare di un «insurable interest»<sup>26</sup> (non necessariamente il proprietario della nave o della merce: anche il creditore ipotecario, il depositario, il destinatario di merci già pagate etc.)<sup>27</sup>. L'origine eminentemente pratica di tale fattispecie negoziale è all'origine di una vasta pluralità di modelli contrattuali, di una panoplia di polizze con diverse intitolazioni, che offrono allo storico la misura e la complessità di una galassia in rapida e convulsa formazione. Si tratta però di un'evoluzione non caotica, dal momento che tali modelli, nel corso del tempo, tendono a ordinarsi secondo schemi contrattuali uniformi, a partire dalla sistematizzazione di taluni elementi essenziali, quali ad esempio, la natura aperta o chiusa della polizza, l'indicazione del nome dell'imbarcazione da impiegare per la spedizione, la distinzione tra polizze «a tempo» e polizze «a viaggio». Coagulandosi attorno a queste linee di forza, per effetto di una prassi decisamente effervescente, si delineano progressivamente i connotati tipici di una figura contrattuale definita, i cui tratti identitari essenziali sono rappresentati dai seguenti elementi: la definizione del carattere generale del rischio assunto dall'assicuratore («adventure»); l'indicazione dettagliata dei rischi tipici specificamente assicurati («perils»); l'indicazione delle perdite derivanti dagli eventi dannosi; l'indicazione delle fattispecie che rendono nullo (void) e non azionabile il contratto di assicurazione.

26 Particolare importanza assume il requisito dell'interesse assicurabile in quanto elemento decisivo per differenziare il contratto di assicurazione propriamente detto dagli impieghi impropri e puramente speculativi del fenomeno assicurativo: «The most general division of insurances is that of insurances *properly* so called, or insurances upon interest, which are alone embraced in the definition that has been given, and insurances *improperly* so called, in which the party nominally assured having no interest in the subject exposed to hazard, the contract, although, in form, a policy, is, in truth, a wager. The term insurance, by its own force, implies the provision of an indemnity for a contingent loss, and hence it is only by a perversion of its meaning that it is applied to a contract of which the object is not security, but gain» (Duer, 1845, p. 91).

27 «It is a contract of indemnity, in which the insurer, in consideration of the payment of a certain premium, agrees to make good to the assured, all losses, not exceeding a certain amount, that may happen to the subject insured, from the risks enumerated or implied in the policy, during a certain voyage or period of time» (Duer, 1845, p. 58). Non dissimile la definizione proposta da Phillips: «Marine insurance is a contract whereby, for a consideration stipulated to be paid by one interested in a ship, freight or cargo subject to the risks of marine navigation, another undertakes to indemnify him against some or all of those risks during a certain period or voyage» (Phillips, 1840, p. 1). Si veda anche Parsons, 1868, p. 17: «By the contract of marine insurance, the insurer, for a consideration which is called a premium, undertakes to indemnify the insured against loss on property arising from perils, the property and the perils being both defined by the instrument of agreement, aided by the law».



La polizza-tipo è redatta pertanto seguendo uno schema generale<sup>28</sup>, nel quale la definizione dei dettagli è lasciata alla discrezionalità delle parti, mediante l'apposita predisposizione di spazi vuoti, che i contraenti sono tenuti e riempire a seconda delle circostanze<sup>29</sup>. Ciò vale in particolare per l'indicazione del viaggio o del tempo di durata della copertura assicurativa, per il nome dell'imbarcazione utilizzata e per la descrizione generale della merce.

Nella definizione generale del rischio assunto, notevole rilievo assumono le clausole «lost or not lost» e «at and from». La prima clausola è lo specchio di un mondo caratterizzato da uno sviluppo rudimentale dei mezzi di comunicazione e ha la funzione di tutelare l'assicurato nei casi, non infrequenti, in cui, a seguito di una prolungata mancanza di notizie, non vi sia certezza circa la sorte della nave e del carico. L'evoluzione delle tecniche e dei mezzi di comunicazione, lungi dal far venire meno l'inciso «lost or not lost», ne ha soltanto modificato l'ambito di applicazione: non si tratta più di tutelare un soggetto contro i danni presunti derivanti dalla perdita di una nave di cui si sono perse le tracce; si tratta semmai di offrire una copertura assicurativa *indipendentemente* dalla condizione in cui la nave o il carico si trovano nel momento in cui il contratto viene stipulato. La clausola «at and from», dal canto suo, ha la funzione di assicurare la nave e il carico non solo durante il viaggio, ma anche durante la permanenza nel porto di partenza (Huebner, 1905, p. 279).

Per quanto riguarda l'indicazione dei rischi assicurati, le polizze americane si attengono fedelmente alla «perils clause» cui abbiamo fatto cenno in precedenza. Tra i «perils of the sea» sono ricompresi i danni causati da vento, mare in tempesta, scogli ed eventuali collisioni<sup>30</sup>. Il termine «fire» fa ovviamente riferimento ai danni provocati da incendi fortuiti, mentre per «jettison» si intende l'abbandono in mare del carico o il taglio e la rimozione di alberi, vele, sartie o mobilia, effettuato allo scopo di alleggerire la nave in caso di emergenza. Il termine «barratry» indica invece qualsiasi atto fraudolento commesso deliberatamente dal comandante allo scopo di ricavare un vantaggio economico a danno del proprietario, comprese le ipotesi di malversazione o di grave negligenza suscettibili di arrecare un danno considerevole alla nave o al carico. Tra i «barratrous acts» la giurisprudenza e la dottrina annoverano le ipotesi di autoaffondamento, di danneggiamento deliberato della nave tramite un approdo rovinoso, o

28 Nel periodo considerato, non vi sono norme che impongano espressamente la redazione per iscritto del contratto di assicurazione. Tuttavia, dato che secondo i principi del *common law*, un *parol agreement* è ritenuto insufficiente a fondare un'azione giudiziale, la forma scritta si è affermata sin dall'inizio a livello consuetudinario, al punto che non constano ipotesi di contratti di assicurazione meramente orali utilizzati per far valere una pretesa soggettiva dinanzi a un giudice. (Duer, 1845, p. 61). Inoltre, la prassi invalsa a livello generale nel mondo del commercio è nel senso di rendere necessario un documento scritto, benché non *ad substantiam*. Duer richiama qui la dialettica tra *municipal law* e *lex mercatoria*, che come vedremo giocherà un ruolo decisivo nello sviluppo storico della giurisprudenza americana: «Insurance, as a branch of the law merchant...does not depend solely on the rules of our municipal law, but upon questions not settled by positive decisions, is governed by the general usage of the commercial world. Hence I adopt the opinion, that the general and uniform practice of merchants, from the earliest times, ought to be considered as evidence of the legal necessity of a written contract» (Duer, 1845, p. 60).

29 Un modello tipico di polizza è il seguente: «By the...Insurance Company. ...on account of...In case of loss, to be paid to...Do...make insurance, and cause...to be insured, lost or not lost, at and from the...day of..., at noon, until the day of..., noon. If on a passage at the expiration of the term, with liberty to renew the policy for one, two or three months, at the same rate of premium, if application be made to the company on or before the expiration of the first term. The risk, however, is to terminate at any port at which she may first arrive during the said extended time, on her being moored therein twenty-four hours in good safety; a pro rata premium to be returned for each entire month not entered of the extended time, there being no loss or other claims made. ...upon the body, tackle, apparel and other furniture, of the good...called the...whereof is master for this present voyage...or whoever else shall go for master in the said vessel, or by whatever other name or names the said vessel, or the master thereof, is or shall be named or called. And it shall and may be lawful for the said vessel, in her voyage, to proceed and sail to, touch and stay at, any ports or places, if thereunto obliged by stress of weather or other unavoidable accident, without prejudice to this insurance. The said vessel, tackle, etc., hereby insured, are valued at...without any further account to be given by the assured, to the assurers, or any of them, for the same». Si veda al riguardo Huebner, 1905, p. 278.

30 «Under perils of the sea, which constitute a part of the risks in almost every marine policy, are comprehended those of the winds, waves, lightning, rocks, shoals, running foul of other vessels, and in general all causes of loss and damage to the property insured, arising from the elements, and inevitable accidents, other than those of capture and detention» (Phillips, 1840, p. 635).



mediante incendio, abbandono, vendita o ingiustificata modifica del viaggio. La polizza contiene infine una clausola di riserva volta a tutelare l'assicurato contro «all other perils, losses and misfortunes» derivanti dal viaggio, a condizione che non si tratti di danni provocati da difetti della merce o della nave assicurata o di danni che siano il frutto di un naturale deterioramento della merce o della imbarcazione.

Un rilievo tutto particolare, nell'economia del nostro discorso, riveste l'indicazione delle fattispecie che rendono *void* e non azionabile una polizza assicurativa, poiché si tratta di ipotesi tipiche nelle quali lo storico può toccare con mano la feconda interazione esistente tra la disciplina giuridica del commercio e le norme di diritto internazionale. Al punto che è proprio nell'ambito dell'attività commerciale, osservata attraverso la lente del fenomeno assicurativo, che è possibile assistere alla più puntuale ed efficace forma di *enforcement* dello *ius gentium*. Tra le ipotesi tipiche di *illegal insurances* figurano infatti, oltre alla violazione di leggi municipali, le seguenti fattispecie: l'assicurazione avente ad oggetto la proprietà del nemico; l'assicurazione di merce destinata al commercio con il nemico; il contrabbando di guerra; la violazione di un blocco navale; la violazione della neutralità.

Circa il primo profilo, la regola generale è quella secondo cui la nazionalità dipende dal domicilio o dalla residenza permanente della parte<sup>31</sup>. Tali elementi possono essere determinati dalla mera verifica della intenzione di risiedere permanentemente in un determinato paese o, più spesso, dalla presenza di una serie di circostanze, quali, ad esempio, l'esistenza di legami famigliari, la natura e l'entità del commercio esercitato, la durata della residenza pregressa. È fondamentale ricordare che l'onere di provare la corrispondenza tra il luogo dell'attuale residenza e il domicilio non grava sull'autore del sequestro. È al contrario onere della parte dimostrare l'assenza di *animus manendi*, il quale si presume sino a prova contraria, secondo quanto stabilito da William Scott<sup>32</sup> nel caso *Bernon*: «The presumption arising from a man's residence is, that he is there *animus manendi*; it lies upon him to explain it»<sup>33</sup>.

31 La facoltà di sottoporre a sequestro la nave e i beni appartenenti al nemico è riconosciuta non soltanto dallo *ius gentium*, ma anche dal *common law*. Ciò non toglie che per lungo tempo, in Gran Bretagna, anche per effetto dell'autorità di Lord Mansfield, le assicurazioni aventi ad oggetto la proprietà del nemico venissero regolarmente sottoscritte e fossero ritenute valide dalle corti (Duer, 1845, p. 420). La regola generale è quella in base alla quale i beni che vengono trasportati da una nave neutrale verso un paese belligerante, qualora siano destinati a divenire beni di proprietà del belligerante per effetto dello scarico nel porto di arrivo, sono considerati beni del nemico anche durante il viaggio e possono conseguentemente essere sottoposti a sequestro. Il risultato è che il contratto che ponesse il rischio della mancata consegna in capo allo spedizioniere è ritenuto invalido in tempo di guerra, secondo quanto stabilito da William Scott nel caso *Packet de Bilbao*: «It is a contract, that, if made in war, has this effect, that the captor has the right to seize and convert the property to his own use; for he, having all the rights that belong to the enemy, is authorized to have his taking possession considered as equivalent to an actual delivery to his enemy, and the shipper, who put it on board during a time of war, must be presumed to know the rule». Ne deriva che, anche qualora il contratto sia concluso in tempo di pace, se tuttavia la spedizione ha luogo dopo l'inizio delle ostilità, l'accordo delle parti volto a far gravare sullo spedizioniere il rischio della mancata consegna non vale a rendere illegittimo l'eventuale sequestro compiuto da una potenza belligerante. Diverso infine il caso di beni trasportati da uno spedizioniere nemico alla volta di un porto neutrale. In tal caso, l'accettazione preventiva della merce da parte del destinatario, qualora sia assoluta e non sottoposta a condizioni, ha l'effetto di rendere la merce in questione immune dal sequestro (Duer, 1845, p. 421).

32 Sir William Scott, Lord Stowell, anima e pilastro per oltre un trentennio della *High Court of Admiralty*, è una delle figure-chiave nella storia dell'*admiralty law* (Bourguignon, 2004).

33 Una casistica esauriente dei principi in base ai quali è possibile determinare la nazionalità si trova nei *Reports* di Wheaton, il quale li riassume in questi termini: «In respect to the question who are to be considered enemies or not, the general principle is, that every person is to be considered as belonging to that country where he has his domicil, whatever may be his native or adopted country. And the masters and crews of ships are deemed to possess the national character of the ships to which they belong during the time of their employment. And even if a person goes into a belligerent country originally for temporary purposes, he will not preserve his neutral character, if he remains there several years, paying taxes etc. And a neutral consul, resident and trading in a belligerent country, is, as to his mercantile character, deemed a belligerent of that country. And the same rule applies to the subject of one belligerent country, resident in the country of its enemy, and carrying on trade there. But a character acquired by mere domicil ceases upon removal from the country. The native character reverts, and it requires fewer circumstances to constitute domicil in the case of a native, than to impress the national character on one who is originally of another country. And in his favour, a party is deemed to have changed his domicil and his native character reverts, as soon as he puts himself *in itinere* to return to his native country *animus revertendi*» (Wheaton, 1817, p. 27).

La violazione di un blocco<sup>34</sup> configura un illecito internazionale in presenza di due condizioni: la conoscenza dell'esistenza di un blocco legittimamente dichiarato; l'esplicita intenzione di forzarlo. La conoscenza si presume tutte le volte in cui lo Stato che impone il blocco abbia provveduto a inviare una tempestiva notifica ai governi degli Stati neutrali interessati, nonché qualora possa ritenersi che l'esistenza del blocco sia un fatto notorio, secondo quanto stabilito da William Scott nella vicenda *The Adelaide*, considerata uno dei *leading cases* in materia:

There are two obligations which I must presume fulfilled, unless the contrary is shewn; because they are obligations arising out of the public duties of governments, the duty of making immediate communication to foreign states, on the part of the government imposing the blockade, and the duty of transmitting such communication immediately on the part of those public ministers to whom it is immediately made (Robinson, 1810, p. 284).

Nel caso in cui la vittima del sequestro appartenga a uno Stato al quale non è stata effettuata la notifica, può non di meno ritenersi operante una presunzione *iuris tantum* di conoscenza qualora il blocco perduri da tempo e la notizia di esso sia divenuta di dominio pubblico. L'intenzione di forzare il blocco si verifica allorché il comandante della nave appartenente a uno Stato neutrale cui sia stata effettuata la notifica o che debba altrimenti essere ritenuto in obbligo di conoscere lo stato di fatto, tenti deliberatamente di fare ingresso nel porto bloccato. Con la precisazione che il comandante della nave neutrale non è legittimato ad avvicinarsi al porto bloccato qualora non avvisti navi militari in rada, confidando nelle possibilità che il blocco sia cessato:

The neutral merchant is not to speculate on the greater or less probability of the termination of a blockade, to send his vessels to the very mouth of the river, and say, if you do not meet with the blockading force, enter; if you do, ask a warning, and proceed elsewhere. Who does not at once perceive the frauds to which such a rule would be introductory. The true rule is, that after the knowledge of an existing blockade, you are not to go to the very station of blockade under pretence of inquiry (Robinson, 1853, p. 79)<sup>35</sup>.

Tra i motivi che possono rendere nulla e non azionabile una polizza assicurativa figura inoltre l'ipotesi della violazione della neutralità. Le fattispecie che possono ricondursi nell'ambito della *breach of neutrality* sono l'occultamento o la distruzione dei documenti di bordo, il rifiuto di soggiacere a un'ispezione disposta da parte di una potenza belligerante (cui è equiparata l'ipotesi della nave neutrale che viaggia scortata da una nave neutrale nemica), la violazione della regola di guerra. Quest'ultima rappresenta indubbiamente l'ipotesi più problematica, come attestano le lunghe controversie politiche e dottrinali che oppongono in misura crescente a partire dalla seconda metà del XVIII secolo i giuristi, i commercianti e il governo degli Stati Uniti alle rispettive controparti britanniche<sup>36</sup>. La dottrina americana ha infatti attaccato frontalmente la legittimità di tale regola, facendo leva su tre ordini di considerazioni: 1) l'inesistenza di ogni riferimento ad essa negli scritti dei padri del diritto internazionale; 2) il fatto che i vari trattati

<sup>34</sup> La disciplina del blocco navale e delle conseguenze di una sua eventuale violazione acquista una particolare attualità nel periodo delle guerre napoleoniche. Si veda ad esempio Rose, 1893; Sloane, 1898; Stockder, 1916; Forbes, 1938.

<sup>35</sup> Si tratta del caso *The Spes and the Irene*, deciso da Scott nel 1804. Il riferimento al "fiume" deriva dal fatto che nel caso di specie si trattava del blocco della foce del fiume Elba imposto dalla Gran Bretagna nel contesto del conflitto con la Francia napoleonica.

<sup>36</sup> La tensione crescente tra i due paesi, innescata dal diverso modo di intendere le prerogative dei neutrali, porterà al conflitto anglo-americano del 1812, preceduto dalla lunga e sfortunata vicenda diplomatica passata alla storia come accordo Monroe-Pinkney (Perkins, 1961; Hickey, 1987; Malone, 1974). Una vivida testimonianza di tale periodo storico si trova negli scritti di Madison, 1908, p. 375.

di alleanza stipulati tra le potenze europee nel corso del XVII secolo dimostrano *a contrario* la vigenza del principio opposto a quello che la regola di guerra pretenderebbe di sancire formalmente; 3) la totale assenza di condanne comminate dalle corti di *admiralty* britanniche nei confronti di navi neutrali impegnate nel commercio coloniale o lungo-costa prima del 1756.

Il risultato cui si è giunti, seguendo questa linea argomentativa, è che la cosiddetta regola di guerra non rappresenta affatto la formalizzazione di un principio generale dello *ius gentium* vincolante *erga omnes*; essa è al contrario il frutto di una arbitraria interpretazione delle norme di diritto internazionale in tema di commercio neutrale contro la quale è legittimo e doveroso opporsi. In pratica, l'unico nucleo di verità che residua all'esito di una analisi serrata del fondamento giuridico di tale regola è il seguente: il commercio dei neutrali con le colonie del nemico non è illegittimo poiché tali rotte commerciali sono state aperte solo a seguito dello scoppio delle ostilità; è illegittimo semmai nella misura in cui intrattenere rapporti commerciali con le colonie consente a queste ultime di sopravvivere economicamente, resistendo a una possibile conquista da parte della potenza ostile:

The trade of neutrals with the colonies of the enemy is not unlawful because it is first opened to them during a war. It is only unlawful, when its direct and immediate tendency is to relieve the colonies from a hostile pressure, so close and imminent, that, but for the interference of neutrals, it would inevitably compel their surrender (Duer, 1845, p. 709).

5. Proviamo a tirare le somme del discorso sin qui svolto.

Al di là dell'Atlantico, il diritto delle prede e, più in generale, l'*admiralty law*, deve il suo tumultuoso sviluppo a due fondamentali eventi bellici: il conflitto anglo-americano del 1812 e la guerra civile americana. È infatti sull'onda di questi due snodi storici cruciali che la dottrina e la giurisprudenza statunitensi elaborano un poderoso *corpus* di massime e di principi che interessano il tema di cui ci stiamo occupando, ovvero la disciplina giuridica del mare e le sue ripercussioni sugli altri ambiti del diritto, a cominciare dal diritto commerciale e dalla disciplina del commercio internazionale<sup>37</sup>. Il filo conduttore della riflessione dei giuristi americani, diversamente declinato a seconda delle mutevoli esigenze della *Realpolitik*<sup>38</sup>, è rappresentato senz'altro dalla concezione monistica del diritto internazionale, ovvero dalla convinzione che il diritto internazionale consuetudinario eserciti una efficacia diretta sul diritto interno. Si tratta in effetti di una spiccata predilezione di carattere teorico, che trova però potenti addentellati nel testo autorevolissimo della costituzione federale.

La pronuncia che meglio di ogni altra incarna la via americana al diritto internazionale è la celeberrima sentenza redatta dal giudice della Corte Suprema Horace Gray nel caso *Paquete Habana*. Lo scenario nel quale si verifica la vicenda che darà luogo alla controversia giudiziaria

<sup>37</sup> Ciò va di pari passo con la già menzionata transizione dal modello dei *private underwriters* al modello assicurativo fondato sulla presenza di grosse società di capitali, la cui ascesa è notevolmente agevolata dal contesto internazionale segnato da una forte conflittualità (Kingston, 2016, p. 222).

<sup>38</sup> Com'è stato notato, infatti, l'atteggiamento della dottrina e della giurisprudenza statunitensi, negli anni terribili della guerra civile, non è esattamente sovrapponibile a quello tenuto in occasione del conflitto del 1812. E ciò per ovvie ragioni: a inizio secolo si trattava di difendere le prerogative di un paese neutrale coinvolto suo malgrado nella spirale di tensione e di violenza che caratterizzava il contesto europeo, specie dopo l'ascesa al potere di Napoleone; negli anni Sessanta dell'Ottocento altri erano i nodi al pettine, a cominciare dalla qualificazione della guerra come conflitto internazionale, per finire con la definizione del trattamento giuridico da riservare ai neutrali sorpresi a commerciare con gli Stati della Confederazione. Senza dimenticare il problema, non meno urgente, della sorte della proprietà privata nei territori del Sud. In particolare, per quanto riguarda il secondo profilo, si assiste in quegli anni a una applicazione costante della regola del viaggio continuo, così come erano solite fare le corti di *admiralty* britanniche nel 1812 (Dickinson, 1956; Stucky, 1985).

è quello della guerra tra Spagna e Stati Uniti, dichiarata dal Congresso il 25 aprile del 1898, al culmine di una spirale di tensioni crescenti, giunta al parossismo dopo l'affondamento da parte degli Spagnoli della nave da guerra U.S.S. Maine, nel porto dell'Avana, nel febbraio dello stesso anno.

Tra gli obiettivi strategici fondamentali, agli occhi dello Stato Maggiore statunitense, figurava il blocco navale di Cuba, anche in considerazione del fatto che, a seguito dell'insurrezione anti-spagnola che aveva fatto precipitare gli eventi, le scorte di cibo e di generi di prima necessità presenti sull'isola erano state decimate. Il che lasciava supporre che l'imposizione di un blocco avrebbe rapidamente costretto alla resa i contingenti militari iberici che vi si trovavano. Non a caso, il 22 aprile del 1898, il presidente McKinley proclama formalmente il blocco di Cuba, emanando un documento dal seguente tenore:

Whereas by a joint resolution passed by the Congress and approved April 20, 1898, and communicated to the Government of Spain, it was demanded that said Government at once relinquish its authority and government in the island of Cuba and withdraw its land and naval forces from Cuba and Cuban waters, and the President of the United States was directed and empowered to use the entire land and naval forces of the United States and to call into the actual service of the United States the militia of the several States to such extent as might be necessary to carry said resolution into effect; and whereas in carrying into effect said resolution the President of the United States deems it necessary to set on foot and maintain a blockade of the north coast of Cuba, including all ports on said coast between Cardenas and Bahia Honda, and the port of Cienfuegos, on the south coast of Cuba: now, therefore, I, William McKinley, President of the United States, in order to enforce the said resolution, do hereby declare and proclaim that the United States of America have instituted and will maintain a blockade of the north coast of Cuba, including ports on said coast between Cardenas and Bahia Honda, and the port of Cienfuegos, on the south coast of Cuba, aforesaid, in pursuance of the laws of the United States and the law of nations applicable to such cases. An efficient force will be posted so as to prevent the entrance and exit of vessels from the ports aforesaid. Any neutral vessel approaching any of said ports or attempting to leave the same without notice or knowledge of the establishment of such blockade will be duly warned by the commander of the blockading forces, who will indorse on her register the fact and the date of such warning, where such indorsement was made; and if the same vessel shall again attempt to enter any blockaded port she will be captured and sent to the nearest and convenient port for such proceedings against her and her cargo as prize as may be deemed advisable. Neutral vessels lying in any of said ports at the time of the establishment of such blockade will be allowed thirty days to issue therefrom<sup>39</sup>.

Come traspare chiaramente dal testo del proclama, al di là del periodo di tolleranza di trenta giorni concesso alle navi spagnole per lasciare l'isola, non era previsto alcun limite alla facoltà della flotta statunitense di procedere alla cattura di navi iberiche sorprese nei pressi delle coste cubane. In particolare, nessuna istruzione veniva data in merito alla condotta da tenere nei confronti dei numerosi pescherecci presenti in quelle acque. Con la conseguenza che un eventuale eccezione avente ad oggetto tale tipo di imbarcazioni, in mancanza di una espressa previsione, avrebbe potuto fondarsi esclusivamente sul diritto internazionale consuetudinario.

Il *casus belli*, giuridicamente parlando, non fatica a presentarsi. Protagonista della vicenda è il *Paquete Habana*, un peschereccio con quattro uomini di equipaggio, munito di una licenza di

---

<sup>39</sup> Il testo si trova in *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*, 1898, 769.

pesca rilasciata dal governo spagnolo, salpato dall'Avana il 25 marzo 1898 in direzione di Capo San Antonio<sup>40</sup>. La nave resta in mare per più di venticinque giorni prima di far ritorno a Cuba con un carico di circa quaranta quintali di pesce. Al momento del rientro, il blocco decretato dal governo statunitense è già attivo. Non a caso, il primo giorno del conflitto il *Paquete Habana* viene catturato al largo di Mariel dalla cannoniera *U.S.S. Castine*. Stiamo parlando di una nave di piccole dimensioni, del tutto inadatta alla guerra, con un equipaggio composto da uomini semplici e semi-analfabeti, retribuiti in natura dal proprietario dell'imbarcazione. Ciò non ostante, il *Paquete Habana* viene sottoposto a sequestro e inviato a *Key West* in attesa di essere ceduto mediante vendita all'incanto. Il caso giunge dinanzi alla Corte distrettuale di *Key West* il 23 maggio del 1898.

Fortunatamente per i ricorrenti, la difesa viene assunta da Joseph Parker Kirlin (1861-1927), il futuro difensore della *White Star Line* dopo la tragedia del *Titanic*, figura di spicco della professione legale statunitense, destinato a divenire in breve un riferimento indiscusso in materia di *admiralty law*<sup>41</sup>. Kirlin assume la difesa dopo la pronuncia dei decreti di condanna, chiedendo immediatamente al giudice distrettuale James W. Locke di disapplicare tali provvedimenti. Due gli argomenti-chiave sostenuti dal legale: il proclama presidenziale non menziona i pescherecci tra le imbarcazioni passibili di cattura; secondo il diritto internazionale consuetudinario, i pescherecci non possono essere considerati *lawful prize*. Il giudice respinge la richiesta.

Non di meno, i termini giuridici della questione risultano chiaramente definiti già in primo grado. Si tratta in sostanza di dare una risposta alle questioni seguenti: se il diritto internazionale consuetudinario preveda una immunità a vantaggio dei pescherecci; se una Corte degli Stati Uniti sia legittimata ad applicare direttamente il diritto internazionale in assenza di un trattato o di una disposizione di legge di natura interna che la autorizzi a farlo. Questi gli interrogativi da far tremare i polsi cui si trova confrontato il giudice Horace Gray allorché la vicenda approda dinanzi alla Corte Suprema.

Siamo indubbiamente dinanzi a un giudice non comune<sup>42</sup>, passato alla storia per la sua enorme erudizione, unita a una memoria prodigiosa, per l'acribia delle sue ricerche e per la spiccata tendenza, persino in quel contesto culturale, a scrivere pareri di ampio respiro, assai più simili a saggi accademici che a provvedimenti giurisdizionali. Fedele al suo stile e al suo temperamento, Horace Gray affronta il primo punto della controversia (se l'immunità dei pescherecci appartenga o meno al diritto internazionale consuetudinario) con una competenza e una ricchezza di riferimenti culturali tale da lasciare sbigottito il lettore contemporaneo (Stucky, 1985, p. 25).

L'analisi, storicamente imponente, prende le mosse dall'esame dei decreti di Enrico IV, della prassi britannica, francese e olandese negli anni che precedono la dichiarazione di indipendenza americana, giungendo sino alla ricostruzione della condotta statunitense durante la guerra col Messico, della prassi adottata dal Regno Unito in Crimea e della politica seguita dal Giappone in occasione del conflitto con la Cina. Non mancano all'appello gli anni convulsi delle guerre napoleoniche, dai quali emerge l'unico caso, *The Young Jacob and Johanna*, dal quale

40 175 U.S. 677, 678 (1900). Si veda diffusamente su tale pronuncia Stucky, 1985, nonché Koh, 2004.

41 Su Joseph Parker Kirlin, si veda *Maritime Law Association of the United States, Annual Meetings, 1932-39, Appendix II, Annual Report of the Secretary*, May, 1928, richiamato da Stucky, 1985, p. 16.

42 Horace Gray (Boston, 24 marzo 1828 - Washington, 15 settembre 1902), dopo aver prestato a lungo servizio presso la Corte suprema del Massachusetts, nel 1881 fu nominato giudice della Corte Suprema dal presidente Chester A. Arthur. Si veda sul personaggio Davis e Davis, 1955.



si può eventualmente ricavare un argomento contrario al riconoscimento dell'immunità<sup>43</sup>. Archiviato rapidamente il caso in questione, ritenuto un episodio isolato, in quanto frutto della volontà britannica di stroncare la consuetudine francese di utilizzare i pescherecci a fini bellici, Gray conclude senz'altro a favore della tesi affermativa: trattasi di imbarcazioni alle quali il diritto internazionale consuetudinario riconosce una speciale forma di immunità.

Ciò è sufficiente per mettere fuori gioco il principale argomento sostenuto dai legali del governo, l'idea cioè che in mancanza di una *statute law* o comunque di una prescrizione univoca di volontà in tal senso proveniente dal potere politico, l'immunità in questione debba considerarsi alla stregua di una concessione graziosa, fondata sulla *comity*, ovvero su una mera forma di *goodwill*, priva di qualsiasi consistenza giuridica. Non è così, come dimostra la storia giuridica degli ultimi due secoli: «the period of a hundred years which has since elapsed is amply sufficient to have enabled what originally may have rested in custom or comity...to grow, by the general assent of civilized nations, into a settled rule of international law». Riconosciuto il fondamento giuridico di tale immunità, residua il secondo argomento sollevato dai rappresentanti della difesa: se anche tale immunità è giuridicamente fondata, essa non può condizionare l'esito della controversia, dal momento che il diritto internazionale consuetudinario non rientra nel novero delle fonti interne, da ritenersi vincolanti per le corti e per la generalità dei cittadini. Ebbene, la risposta di Horace Gray, celeberrima, è ritenuta a ragion veduta una delle più limpide ed efficaci esposizioni della teoria monistica, tanto più efficace in quanto formulata nel testo di una pronuncia giudiziale e non nelle pagine, magari autorevolissime, di un trattato dottrinale: «International law is part of our law, and must be ascertained and administered by the courts of justice of appropriate jurisdiction as often as questions of right depending upon it are duly presented for their determination. For this purpose, where there is no treaty and no controlling executive or legislative act or judicial decision, resort must be had to the customs and usages of civilized nations, and, as evidence of these, to the work of jurists and commentators».

Tale pronuncia, di cui è difficile enfatizzare la portata, pur essendo senz'altro la più celebre e significativa dell'intera storia giuridica americana, non può considerarsi un caso isolato. Essa si pone al contrario in linea di continuità con il principio formulato dallo stesso John Marshall nel 1812, in pieno conflitto anglo-americano, nel caso *The Schooner Exchange v. McFaddon*, laddove il mostro sacro della giurisprudenza d'oltre oceano si spinge addirittura sino al punto di utilizzare la teoria monistica per dichiarare l'assenza di giurisdizione in capo alle corti statunitensi in una vicenda che vede coinvolta una nave da guerra francese: «It seems then to the Court to be a principle of public law, that national ships of war, entering the port of a friendly power open for their reception, are to be considered as exempted by the consent of that power from its jurisdiction»<sup>44</sup>.

Ma, prima ancora, la pronuncia di Horace Gray rappresenta la consacrazione giurisprudenziale di un principio accolto dai padri costituenti e trasfuso nella dichiarazione di indipendenza. In una lettera datata 5 giugno 1793, indirizzata a Edmond-Charles Genet, rappresentante

43 Si tratta in effetti di una pronuncia impossibile da ignorare, poiché vi troviamo formulata la tesi in base alla quale l'immunità dei pescherecci sarebbe priva di fondamento giuridico: «In former wars it has not been usual to make captures of these small fishing vessels; but this rule was a rule of comity only, and not of legal decision; it has prevailed from views of mutual accomodation between neighbouring countries, and from tenderness to a poor and industrious order of people. In the present war there has, I presume, been sufficient reason for changing this mode of treatment; and as they are brought before me for my judgment, they must be referred to the general principles of this Court: they fall under the character and description of the last class of cases, that is, of ships constantly and exclusively employed in the enemy's trade» (Robinson, 1806, p. 20).

44 11 U.S. 116 (1812). Cfr. Dumbald, 1955.



francese a Washington, Thomas Jefferson, allora Segretario di Stato, sottolineava senza giri di parole come lo *ius gentium* fosse «an integral part of the laws of the land»<sup>45</sup>; in quello stesso anno, nella causa *Chisholm v. Georgia*, John Jay affermava che gli Stati Uniti «by taking a place among the nations of earth, become amenable to the law of nations»<sup>46</sup>. L'art. I, paragrafo VIII, della Costituzione federale afferma infatti che gli Stati Uniti sono soggetti allo *ius gentium* e lascia al Congresso la facoltà di stabilire quali fattispecie possano configurare una violazione dei principi di diritto internazionale, a cominciare della ipotesi di «piracies» e «felonies». Benché il testo della costituzione non affermi *expressis verbis* che il diritto internazionale consuetudinario sia *self-executing*, in quanto parte del diritto interno, le corti statunitensi hanno sin dall'inizio considerato lo *ius gentium* alla stessa stregua del *domestic law*, applicandolo direttamente alle controversie pendenti<sup>47</sup>.

Si tratta di un principio di cui troviamo inequivocamente conferme già agli albori della storia politico-giuridica degli Stati Uniti. Basti, tra tutti, menzionare il caso di Gideon Henfield, processato per violazione della dichiarazione di neutralità emanata da Washington, a seguito dello scoppio del conflitto tra la Francia rivoluzionaria e il resto d'Europa, all'inizio degli anni Novanta del XVIII secolo. L'accusato era un certo Gideon Henfield, un marinaio quarantacinquenne originario di Salem, Massachusetts. Costui, nel maggio del 1793 si trovava a Charleston, in South Carolina, nella speranza di riuscire a imbarcarsi in direzione di Philadelphia (Young, 2011, p. 447; Beveridge, 2000, p. 25). Tuttavia, essendo stato recentemente vittima di una rapina, non poteva permettersi un passaggio a bordo di una nave postale diretta a Nord. Per tale ragione, si imbarcò sul *privateer* francese *Citizen Genet*, comandato da Pierre Johannen, il

45 Cfr. Koh, 2004, p. 44. L'affermazione, assai significativa, è contenuta in una lettera che fa riferimento al caso del *Citizen Genet*, di cui subito diremo, che aveva creato notevoli tensioni tra il governo americano e quello britannico: «In a conversation which I had afterwards the honor of holding with you, I observed that one of those armed vessels, the Citizen Genet, had come into this Port with a prize; that the President had thereupon, taken the case into further consideration, and after mature consultation and deliberation was of opinion that the arming and equipping vessels in the Ports of the United States to cruise against nations with whom they are at peace, was incompatible with the territorial sovereignty of the United States; that it made them instrumental to the annoyance of those nations, and thereby tended to compromit their peace, and that he thought it necessary as an evidence of good faith to them, as well as a proper reparation to the Sovereignty of the country, that the armed vessels of this description should depart from the ports of the United States. The letter of the 27th instant, with which you have honored me, has been laid before the President, and that part of it which contains your observations on this subject has been particularly attended to. The respect due to whatever comes from you, friendship for the french nation, and justice to all have induced him to reexamine the subject, and particularly to give to your representations thereon, the consideration they deservedly claim. After fully weighing again however all the principles and circumstances of the case, the result appears still to be that it is the right of every nation to prohibit acts of sovereignty from being exercised by any other within its limits; and the duty of a neutral nation to prohibit such as would injure one of the warring powers: that the granting military commissions within the United States by any other authority than their own is an infringement on their Sovereignty, and particularly so when granted to their own citizens, to lead them to commit acts contrary to the duties they owe their own country; that the departure of vessels thus illegally equipped, from the Ports of the United States, will be but an acknowledgment of respect analogous to the breach of it, while it is necessary on their part, as an evidence of their faithful neutrality. On these considerations Sir, the President thinks that the United States owe it to themselves, and to the nations in their friendship, to expect this act of reparation, on the part of vessels marked in their very equipment with offence to the laws of the land, of which the law of nations makes an integral part». Si veda Jefferson, 1904, p. 362.

46 Si tratta di una delle sentenze più significative pronunciate dalla Corte Suprema nei suoi primi anni di vita. I giudici riconoscono che l'art. III della Costituzione federale attribuisce alla Corte Suprema la giurisdizione nelle controversie le cui parti siano il governo di uno Stato della federazione e il cittadino appartenente a un altro Stato della medesima federazione. È qui che Jay descrive il valore e il ruolo che il diritto internazionale assumeva agli occhi degli Stati Uniti fin dagli albori della loro storia, ben prima dell'entrata in vigore della costituzione federale: «Prior also to that period, the United States had, by taking a place among the nations of the earth, become amenable to the laws of nations, and it was their interest as well as their duty to provide that those laws should be respected and obeyed; in their national character and capacity, the United States were responsible to foreign nations for the conduct of each State relative to the laws of nations and the performance of treaties». La pronuncia si trova in 2 U.S. 419 (1793).

47 La storiografia ha del resto sottolineato come l'attaccamento ai principi dello *ius gentium* fosse parte integrante del patrimonio ideale dei padri costituenti dal momento che tali principi potevano offrire il "collante" ideale per plasmare un'unione salda e duratura: «If we are to understand the plan for "a more perfect union" which a constitutional convention was soonto produce, it is essential that we recapture something of the ideological climate of that time. It was late in the eighteenth century. Excepting only the ideals of religion, there were probably no ideals of such impact upon the minds of men as the ideals of law. Leaders in law had knowledge of contemporary legal thought and of the great legal systems which has rarely been equalled since in this country. It was axiomatic among them that the Law of Nations, applicable to individuals and to states, was an integral part of the law which they administred or practiced» (Dickinson, 1952, p. 35).

quale operava al servizio della Francia rivoluzionaria. Il comandante promise a Henfield l'onore di fare ingresso in un porto come *prize master* non appena fosse riuscito a catturare una nave come preda di guerra. Fu per l'appunto in veste di *prize master* che Henfield, il 5 maggio, si presentò nel porto di Philadelphia al comando del *The William*, una nave britannica catturata come preda dal *Citizen Genet*.

Su pressione britannica, Henfield viene arrestato, messo sotto accusa e processato dalla corte distrettuale della Pennsylvania. In assenza di una disposizione di legge che disciplini la questione, il giudice Wilson informa la giuria che Henfield dovrà essere giudicato ed eventualmente punito in applicazione dei principi della tradizione giuridica britannica. Al termine del dibattimento, tuttavia, la giuria pronuncia un verdetto di innocenza: Henfield è innocente poiché non ha violato alcuna *statute law*, non potendosi infatti considerare un proclama presidenziale equivalente, giuridicamente parlando, a un provvedimento legislativo. In realtà, dietro il rifiuto di condannare Henfield non si nasconde tanto una *querelle* di diritto interno e un problema di *balance of powers* tra legislativo ed esecutivo, quanto semmai il rifiuto, tutto politico, di accreditare il *common law of England* come legge direttamente applicabile e vincolante per i cittadini americani: a pochi anni dalla dichiarazione di indipendenza per i giurati si trattava evidentemente di un boccone troppo amaro e indigesto.

Ma al di là dell'esito della vicenda in questione, ciò che più interessa, in questa sede, è richiamare le parole del *Chief Justice* John Gray, con le quali, il 22 maggio del 1793, il magistrato introduce il caso alla giuria della Corte distrettuale della Virginia. Gray ricorda infatti ai giurati qual è il quadro normativo di riferimento al qual debbono attenersi per risolvere la questione, fornendo un elenco tassativo delle fonti giuridiche interne: «That you may perceive more clearly the extent and objects of your inquiries, it may be proper to observe, that the laws of the United States admit of being classed under three heads of descriptions. 1) All treaties made under the authority of the United States; 2) The laws of nations; 3) The constitution, and statutes of the United States» (Wharton, 1849, p. 52).

La posizione di Gray si rivela perfettamente coerente con la tradizione giuridico-politica del Paese ancora in fasce di cui il magistrato è un illustre rappresentante: il sistema di *common law* ereditato dai padri fondatori considerava infatti i principi di diritto naturale e internazionale come parte dell'ordinamento giuridico interno, e tale era l'orientamento seguito senza eccezioni dai giudici britannici nelle cause decise oltre oceano prima della rivoluzione americana. Dopo la dichiarazione di indipendenza, ma prima della entrata in vigore della costituzione federale, il *common law* britannico fu pertanto recepito nell'ordinamento giuridico dei singoli Stati, ivi compreso il principio della obbligatorietà dello *ius gentium*, considerato alla stessa stregua del *domestic law* (Glennon, 1991, p. 252). Ciò perché, alla base del *common law* britannico, «allignava la credenza, divenuta quasi un mito», nella cosiddetta *incorporazione*: «il diritto internazionale consuetudinario», specie dopo il suggello dato a tale tesi dalla penna autorevole di Blackstone<sup>48</sup>, «era parte integrante della *common law*» e «al pari di essa assurgeva a *Law of the Land*, come tale direttamente applicabile dal giudice» (Mannoni, 1999, p. 65). Del resto, com'è stato notato, se da un lato l'equazione diritto internazionale-*common law* appariva congeniale ai giuristi anglosassoni date le «analogie tra la crescita del diritto consuetudinario interno e gli sviluppi del diritto internazionale», dall'altro, lo *ius gentium*, essendo considerato

---

48 «The law of nations (wherever any question arises which is properly the object of its jurisdiction) is here adopted in its full extent by the common law, and is held to be a part of the law of the land» (Blackstone, 1769, p. 67).

una sorta di «law of nature applied by positive consent to the artificial persons of civil societies» (Ruthefort, 1756, p. 471), consentiva alla scienza giuridica d'oltre manica di recuperare il diritto naturale, laicizzandolo (Mannoni, 1999, p. 62).

Al di là dell'Atlantico, se possibile, l'idea della incorporazione del diritto internazionale e quindi l'idea della sua diretta obbligatorietà acquista ancora più forza, al punto da presentarsi come un dato incontrovertibile nella storia giuridica statunitense, sin dai primi anni di vita della giovane repubblica (Bourguignon, 1977). A conferma di ciò, basti ricordare l'opera monumentale di Wheaton, il quale, negli anni Trenta dell'Ottocento, è senz'altro il principale esponente in ambito dottrinale di tale tesi (Wheaton, 1836). Facendo leva su talune coppie concettuali fondamentali, quale ad esempio il binomio civiltà/cristianità, Wheaton identifica il diritto internazionale con i «principi ricevuti e riconosciuti dagli Stati europei e dalla giovane repubblica americana», arrivando a riconoscerne la positività e quindi la sanzionabilità<sup>49</sup>. Si tratta, com'è stato notato, di una positività non basata su un astratto e inconsistente universalismo, ma su una forte rivendicazione identitaria, costruita a partire dalla nozione di cristianità<sup>50</sup>. Entro tale orizzonte antropologico e culturale si è sviluppato col tempo un *corpus* giuridico complesso, formato dai principi naturali di giustizia e di ragione, dai testi della dottrina, dalle decisioni della giurisprudenza e dalle convenzioni e dai trattati internazionali, il quale, pur in assenza di un organo di giustizia permanente e riconosciuto, ha finito non di meno per essere ritenuto vincolante e quindi «sanzionabile pubblicamente e moralmente» (Nuzzo, 2012, p. 21). Il che significa che la dimensione morale dello *ius gentium*, lungi dal divenire un ostacolo insormontabile alla sua positività, ne ha costituito al contrario il fondamento, pur all'interno di una tradizione antropologica e di una storia politico-giuridica precisamente delimitate.

Si tratta, come si è detto, di una posizione che, oltre oceano, appare tutt'altro che isolata. La storiografia giuridica ha infatti sottolineato come le figure più eminenti della giovane repubblica (politici, giuristi, diplomatici) fossero convinti assertori dell'idea della obbligatorietà dei principi del diritto internazionale, in quanto espressione di valori di giustizia e di ragione condivisi, poiché frutto della medesima comunità di popoli resa omogenea dalle comuni radici cristiane, sulla falsariga di quanto scriveva James Kent nei suoi *Commentaries on American Law* (Nuzzo, 2012, p. 23). Da un lato, quindi, l'obbligatorietà dello *ius gentium* trae la propria forza dall'idea di un «diritto internazionale universale ed eterno, in grado di abbracciare l'intera umanità», in quello che appare una sorta di diritto naturale delle nazioni civilizzate. Ma non è tutto. La vincolatività del diritto internazionale viene argomentata anche per altre vie; facendo leva, in altre parole, sull'idea dell'assorbimento dello *ius gentium* nel *common law* britannico, a sua volta incorporato nel *domestic law* statunitense.

Esattamente quello che sostiene il *Chief Justice* Gray nel suo discorso dinanzi alla giuria.

Se quanto abbiamo detto sin qui è vero, non stupisce imbattersi nell'elogio quasi lirico delle virtù dello *ius gentium* formulato da John Marshall, allorché ebbe a definire il diritto internazionale «a law which contributes more to the happiness of the human race than all the statutes which will come from the hands of the sculptor, or all the paintings that were ever

49 Si veda sul punto Nuzzo, 2012, p. 20.

50 «La cristianità qualificava la tradizione giuridica occidentale e attribuiva un valore aggiunto alle regole di condotta cui erano tenute a conformarsi le nazioni» (Nuzzo, 2012, p. 20; Kent, 1826). A ciò deve aggiungersi il contributo di Joseph Story nel quale, oltre al comune orizzonte cristiano, l'altro elemento centrale per la strutturazione giuridica delle relazioni internazionali è rappresentato dallo spirito commerciale (Story, 1834).

placed on canvas» (Baker, 1981, p. 554). Ne deriva che le corti possono applicare direttamente alle controversie pendenti i principi del diritto internazionale, dal momento che il *common law* inglese è stato incorporato nell'ordinamento giuridico americano, e che tale pregressa incorporazione è la conseguenza del fatto che si tratta di un *corpus* di norme espressivo di valori e principi condivisi dalla comunità di nazioni civili di matrice cristiana.

E ciò vale non solo con riferimento alle controversie aventi ad oggetto casi di *admiralty law*, come sarebbe stato facile prevedere nell'ottica di un Paese affezionato alla propria neutralità e preoccupato di difendere la libertà dei commerci via mare, da cui dipendeva in gran parte la sua prosperità e il suo sviluppo sociale ed economico: tra i principi di *ius gentium* direttamente applicabili dalle corti americane figurano infatti anche previsioni non riconducibili al diritto del mare, benché ad esso o strettamente legate, come nel caso della *lex mercatoria* o «general commercial law»<sup>51</sup>.

Non a caso, gli Stati Uniti rappresentano uno dei contesti storici d'elezione per l'affermazione e lo sviluppo della teoria del primato del diritto internazionale, affacciata sul palcoscenico dottrinale sull'onda della critica elaborata a inizio Novecento dalla Scuola austriaca contro la teoria hegeliana dello Stato inteso come realtà metafisica, secondo la quale il diritto internazionale è parte di un complesso sistema gerarchico nel quale figurano molteplici sistemi normativi statali, tenuti insieme da un rapporto di dipendenza nei confronti delle norme dello *ius gentium* qualificabili come funzionali o «costituzionali». Da tale assunto discende *naturaliter* una conseguenza giuridica fondamentale: gli individui divengono titolari di diritti e di obbligazioni creati direttamente da norme di diritto internazionale, rese efficaci sul piano interno attraverso la mediazione statale. La dottrina favorevole alla tesi monistica, aderendo non senza rilevanti distinguo alle tesi kelseniane, ha sottolineato la tendenza crescente delle norme di diritto internazionale a scavalcare l'orizzonte statale ponendosi in interlocuzione diretta con i privati.

Ebbene, la storia delle *liaisons dangereuses* tra *ius gentium* e diritto commerciale presenta all'attenzione dello storico e del giurista un dato inedito, indubbiamente sorprendente: il diritto internazionale mostra una tendenza crescente a giocare un ruolo di primo piano in ambiti giuridici da sempre considerati il *sancta sanctorum* dei privati. In altre parole, ciò a cui assistiamo non è soltanto la capacità dello *ius gentium* di scavalcare l'abituale interlocutore pubblico in settori particolarmente sensibili quali la tutela dei diritti umani o la più recente

51 Una sintesi emblematica, sul punto, si trova in Blackstone: «Whereas no municipal laws can be sufficient to order and determine the very extensive and complicated affairs of traffic and merchandize; neither can they have a proper authority for this purpose. For as these are transactions carried on between the subjects of independent states, the municipal laws of one will not be regarded by the other. For which reason the affairs of commerce are regulated by a law of their own, called the law merchant or *lex mercatoria*, which all nations agree in and take notice of. And in particular the law of England does in many cases refer itself to it and leaves the causes of merchants to be tried by their own peculiar customs; and that often even in matters relating to inland trade, as for instance with regard to the drawing, the acceptance, and the transfer, of bills of exchange» (Blackstone, 1765, p. 263). Il caso più celebre è senz'altro *Swift v. Tyson*, deciso nel 1842 dal giudice Joseph Story. La Corte Suprema stabilì che una Corte federale, nel decidere una controversia di diritto commerciale, non è tenuta a seguire le norme applicate nello Stato in cui opera. Essa, al contrario, è libera di applicare il *general commercial law*, ovvero i principi della *lex mercatoria*, parte integrante dello *ius gentium*, incorporato nel *common law*. La *quaestio iuris* ruotava attorno alla interpretazione della trentaquattresima sezione del *Judiciary Act* del 1789 («that the laws of the several states, except where the Constitution, treaties, or statutes of the United States shall otherwise recognize or provide, shall be regarded as rules of decision in trials at common law in the Courts of the United States in cases where they apply»). Joseph Story, ritenendo che tale sezione faccia riferimento a norme di carattere prettamente locale, ne esclude l'applicabilità alle controversie di diritto commerciale: «We have not the slightest difficulty in holding that this section, upon its intendment and construction, is strictly limited to local statutes and local usages of the character before stated, and does not extend to contracts and other instruments of a commercial nature, the true interpretation and effect whereof are to be sought not in the decisions of the local tribunals, but in the general principles of doctrines of commercial jurisprudence». Tale pronuncia è all'origine di un profluvio di commenti e articoli scientifici. Si vedano ad esempio *Swift v. Tyson Exhumed*, in *The Yale Law Journal*, 79, 1969, pp. 284-310; Fletcher, 1984; Nelson, 2006; Dickinson, 1956.

tutela ambientale; è al contrario la capacità del diritto internazionale di influenzare le relazioni intersoggettive in ambiti strategici, quali quelli delle relazioni commerciali, inducendo gli attori privati ad escogitare soluzioni giuridiche improntate a una rigorosa *compliance* nei confronti delle prescrizioni e delle prassi adottate dalla comunità internazionale. Ne deriva che i fautori della teoria monistica, affezionati all'idea dell'esistenza di un rapporto gerarchico-funzionale tra norme di diritto internazionale e norme di diritto interno, possono trovare nella storia del rapporto tra *ius gentium* e diritto commerciale, una strepitosa, quanto sinora pressoché inesplorata, conferma del loro credo.

## Bibliografia

- Acts of the Eight Congress of the United States passed at the second session, which was begun and held at the City of Washington, in the District of Columbia, on Monday, the fifth day of November, 1804, and ended on the third day of March, 1805*, 1848, Peters ed.: Boston.
- Baker, L. (1981). *John Marshall: a Life in the Law*, Macmillan ed.: New York.
- Beveridge, A. J. (2000). *The life of John Marshall – Conflict and Construction: 1800-1815*. Beard Books: Washington.
- Blackstone, W. (1769). *Commentaries on the Laws of England*. Clarendon Press: Oxford.
- Bogatyreva, A. (2016). *England 1660-1720: Corporate or Private?*, in Leonard A.B. *Marine Insurance: Origins and Institution, 1300 1850*, Palgrave Macmillan ed.,
- Crothers, A. G. (2004). Commercial Risk and Capital Formation in Early America: Virginia Merchants and the Rise of American Marine Insurance, 1750-1815. *The Business History Review*, 78, pp. 607-633.
- Bourguignon, H. J. (1977). Incorporation of the Law of Nations during the American Revolution – the Case of the San Antonio. *American Journal of International Law*, 71, pp. 270-295.
- Bourguignon, H. J. (2004). *Sir William Scott, Lord Stowell – Judge of the High Court of Admiralty, 1798-1828*. Cambridge University Press ed: Cambridge.
- Davis, E. B.; Davis, H. A. (1955). Mr Justice Horace Gray: some Aspects of his Judicial Career. *American Bar Association Journal*, 41, pp. 421-424, 468-471.
- De Conde, A. (1966). *The Quasi-War: the politics and diplomacy of the undeclared war with France, 1797-1801*. Charles Scribner's Sons ed.: New York.
- Dickinson, E. D. (1956). The Law of Nations as Part of the National Law of the United States. *University of Pennsylvania Law Review*, 104, pp. 792-833.
- Dodd, E. M. (1954). *American Business Corporations until 1860, with special Reference to Massachusetts*. Harvard University Press ed.: Cambridge.
- Dodier, N. (1986). L'Etat-Providence (note de lecture). *Sciences sociales et santé*, IV, pp. 195-204.



- Duer, J. (1845). *The Law and Practice of Marine Insurance deduced from a critical examination of the adjudged cases, the nature and analogies of the subject and the general usage of commercial nations*. John S. Voorhies: New York.
- Dumbald, E. (1955). John Marshall and the Law of Nations. *University of Pennsylvania Law Review*, 38, pp. 38-56.
- East, R. A. (1938). *Business Enterprise in the American Revolutionary Era*. Columbia University Press: New York.
- Elliott, C. B. (1907). The Doctrine of Continuous Voyage. *The American Journal of International Law*, 1, pp. 61-104.
- Felt Bentley, E. (1961). William Pinkney, 1764-1822. The Death of the Man in the Doeskin Gloves. *The Princeton University Library Chronicles*, 22, pp. 169-177.
- Fletcher, W. A. (1984). The General Common Law and Section 34 of the Judiciary Act of 1789: the Example of Marine Insurance. *Harvard Law Review*, 97, pp. 1513-1580.
- Forbes, J. D. (1938). European Wars and Boston Trade. *The New England Quarterly*, 11, pp. 709-730.
- Fowler Jr., W. M. (1997). Maritime Insurance in Boston: The Early Years of the Boston Marine Insurance Company, 1799-1807. *Entrepreneurs – The Boston Business Community, 1700-1850*. Massachusetts Historical Society ed.: Boston, pp. 151-179.
- Glennon, M. J. (1991). *Constitutional Diplomacy*. Princeton University Press ed.: Princeton.
- Hagan, H. H. (1987). William Pinkney (1764-1822). *Eight Great American Lawyers*. Gale, Making of Modern Law ed.: Littleton.
- Hickey, D. R. (1987). The Monroe-Pinkney Treaty of 1806: a Reappraisal. *The William and Mary Quarterly*, 44, pp. 65-88.
- Hoffman, R. (1988). *The Economy of Early America: the Revolutionary Period, 1763-1790*. Ronald Hoffman ed.: Charlottesville.
- Huebner, S. (1905). The Development and Present Status of Marine Insurance in the United States. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 26, pp. 241-272.
- Huebner, S. (1905). Policy Contracts in Marine Insurance. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, XXVI, pp. 273-299.
- Ireland, R. M. (1986). *The Legal Career of William Pinkney, 1764-1822*. Garland ed.: New York.
- Jefferson, T. (1904). *The Works of Thomas Jefferson*. Paul Leicester Ford ed.: New York.
- Kent, J. (1826). *Commentaries on American Law*. Claiton's Publishing Division ed.: Boston, 1826.



- Kingston, C. (2016). America 1720-1820: War and Organisation, in Leonard, A. B. (a cura di). *Marine Insurance – Origins and Institutions, 1300-1850*. Macmillan: Palgrave, pp. 205-226.
- Koh, H. H. (2004). International Law as Part of Our Law. *The American Journal of International Law*, 98, pp. 43-57.
- Maritime Law Association of the United States, Annual Meetings, 1932-39, Appendix II, Annual Report of the Secretary, May, 1928.*
- Leonard, A. B. (2016). *London 1426-1601: Marine Insurance and the Law Merchant*, in *Marine Insurance: Origins and Institutions, 1300 1850*, Palgrave Macmillan: London.
- Madison, J. (1908). *The Writings of James Madison*. G.P. Putnam's Sons ed.: New York.
- Magens, N. (1755). *An Essay on Insurances explaining the Nature of the various Kinds of Insurance practised by the different Commercial States of Europe and shewing their Consistency or Inconsistency with Equity and the Public Good*. J. Haberkorn ed.: London.
- Malone, D. (1974). *Jefferson the President – Second Term, 1805-1809*. Editore: Boston.
- Mannoni, S. (1999) *Potenza e ragione – La scienza del diritto internazionale nella crisi dell'equilibrio europeo (1870-1914)*. Giuffrè ed.: Milano.
- Martin, F. (1876). *The History of Lloyds and of Marine Insurance in Great Britain*. Macmillan ed.: London.
- Nettles, C. P. (1962). *The Emergence of a National Economy, 1775-1815*. Joanna Cotler Books ed.: New York.
- Nelson, C. (2006). The Persistence of General Law. *Columbia Law Review*, 106, pp. 503-568.
- Nuzzo, L. (2012). *Origini di una scienza. Diritto internazionale e colonialismo nel XIX secolo*. Klostermann Vittorio GmbH ed.: Frankfurt am Main.
- Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1898, Government Printing Office ed.: Washington, 769.*
- Parsons, T. (1859). *Treatise on Maritime Law. Including the Law of Shipping, the Law of Marine Insurance, and the Law and Practice of Admiralty*. Allen and Parnham ed.: Boston.
- Parsons, T. (1868). *A Treatise on the Law of Marine Insurance and General Average, I*. Little, Brown and Company ed.: Boston.
- Perkins, B. (1961). *Prologue to War – England and the United States 1805-1812*. University of California Press ed.: Berkeley.
- Phillips, W. (1840). *A Treatise on the Law of Insurance*. Wells and Lilly ed.: Boston.

- Rawle, F. (1725). *Ways and Means for the Inhabitants of Delaware to become rich*. S. Keimer ed.: Philadelphia.
- Reports of 1888-1900, with an Account of the early Insurance Offices in Massachusetts, from 1724 to 1801*, University of Michigan Library ed., Boston, 1901.
- Robinson, C. (1810). *Reports of Cases argued and determined in the High Court of Admiralty*. J. Butterworth ed.: London.
- Rose, J. H. (1893). Napoleon and English Commerce. *The English Historical Review*, 8, pp. 704-725.
- Rossi, G. (2015). 1523-1601: the Beginning of Marine Insurance, in Leonard, A. B. *Marine Insurance* cit. pp. 131-148.
- Rutherford, T. (1756). *Institutes of National Law*. J. Bentham ed.: Cambridge.
- Ruwel, M. E. (1993). *Eighteenth-Century Capitalism-The Formation of American Marine Insurance Companies*. Garland ed.: New York.
- Ruschi, F. (2004/2005). Leviathan e Behemoth. Modelli egemonici e spazi coloniali in Carl Schmitt. *Quaderni fiorentini per la storia del pensiero giuridico moderno*, 33/34, I, p. 431.
- Sloane, W. M. (1898). The Continental System of Napoleon. *Political Science Quarterly*, 13, 1898, pp. 213-231.
- Smith, S. *Annals of Congress, 9th Cong., 1st sess.*, Gales and Seaton ed.: Washington, pp. 173-174.
- Stephen, J. (1805). *A War in Disguise or the Frauds of the Neutral Flags* Whittingham ed.: London.
- Stockder, A. H. (1916). The Legality of the Blockades Instituted by Napoleon's Decrees and the British Orders in Council. *The American Journal of International Law*, 10, p. 492-508.
- Story, J. (1834). *Commentaries on the Conflict of Laws, Foreign and Domestic, in regard to Contracts, Rights and Remedies, and especially in regard to Marriage, Divorces, Wills, Successions and Judgments*. Maxwell ed.: Boston.
- Stucky, S. W. (1985). The Paquete Habana: a Case History in the Development of International Law. *University of Baltimore Law Review*, University of Baltimore ed., pp. 1-53.
- Swift v. Tyson Exhumed*, in *The Yale Law Journal*, 79, 1969, Yale University press ed., pp. 284-310;
- Tyler, J. W. (1997). Persistence and Change within the Boston Business Community, 1775-1790, in *Entrepreneurs – The Boston Business Community 1700-1850*. Northeastern University Press 1997, pp. 97-119.

- Wharton, F. (1849). *State Trials of the United States during the Administrations of Washington and Adams*. Carey and Hart: Philadelphia.
- Wheaton, H. (1817). *Reports of Cases argued and adjudged in the Supreme Court of the United States*. Donaldson: New York.
- Wheaton, H. (1826). *Some account of the Life, Writings and Speeches of William Pinkney*. Palmer & Co.: New York.
- Wheaton, H. (1836). *Elements of International Law with a Sketch of the History of the Science*. Fellowes ed.: London.
- Young, C. J. (2011). Connecting the President and the People: Washington's Neutrality, Genet's Challenge, and Hamilton's Fight for Public Support. *Journal of the Early Republic*, 31, pp. 435-466.

Data de recebimento: 01/06/2022

Data de aprovação: 02/06/2022