

***Prodromi di “diritto della navigazione” nel Vicino Oriente Antico
con particolare riferimento ai “Codici” mesopotamici***

DANILO CECCARELLI MOROLLI

Pontificio Istituto Orientale

Sommario:

§1. Cenni introduttivi. §2. *Prodromi di “diritto della navigazione” nel V.O.A. nei “Codici” mesopotamici.* §3. *Qualche breve riflessione in margine.*

§1. Cenni introduttivi*

L'arte della navigazione, soprattutto con scopi commerciali, è stata uno degli aspetti più rilevanti le civiltà mesopotamiche, definibili come “civiltà idrauliche”. Come è noto la civiltà mesopotamica – ma anche quella egiziana – crebbe e si sviluppò lungo le rive di grandi fiumi: il Tigri, l'Eufrate ed il Nilo. Le città mesopotamiche nacquero e si svilupparono proprio lungo i percorsi fluviali del Tigri e dell'Eufrate ed i sovrani, attraverso le varie epoche, provvidero alla costruzioni di canali sia atti all'irrigazione, alla bonifica ed alla navigazione; per tali ragioni si potrebbero definire tali civiltà come “civiltà idrauliche”¹. Del resto appare chiaro, sia dalle testimonianze archeologiche che dai resti letterari pervenuti dal *V.O.A.*, che lo sfruttamento delle arterie fluviali fu costante in tutta la storia vicino-orientale antica sin dai tempi più remoti².

Da un punto di vista lessicale ritengo che sia molto interessante notare che la parola accadica per mercante è *tamkārūm*, mentre *kārūm* significa “porto”, ma anche “stazione commerciale” sia essa fluviale, che marittima o terrestre³; il vocabolo per “affare” era invece *girru* ed anche *harrānu* che inizialmente significava “viaggio” e poi prese il significato di transazione commerciale.

* **ABBREVIAZIONI USATE.** *ADC* = MOSCATI S. (a cura di), *L'Alba della Civiltà*, voll. I-III, TORINO 1976. *CH* = “Codice” di HAMMURABI. *CLI* = “Codice” di LIPIT IŠTAR. *CUN* = “Codice” di UR NAMMU. *LAI* = Raccolta di “Leggi” dette “*ana-Ittišhu*”. *LE* = Leggi del regno di Ešnunna. LIVERANI = LIVERANI M., *Antico Oriente – Storia Società Economia*, Roma-Bari 2002⁶. *LMA* = Leggi Medio-Assire. *LNB* = *Leggi Neo-Babilonesi*. PINTORE = PINTORE F., *La struttura giuridica*, in *ADC*, vol. I, p. 417-511. SAPORETTI = SAPORETTI C., *Le Leggi della Mesopotamia*, Firenze 1984.

¹ Cfr. ZACCAGNINI C., *La circolazione dei beni*, in *ADC*, II, 427.

² Un modello di natante in argilla – forse la più antica testimonianza che si possiede – risale al 3400 a.C. ca.; ved. LLOYD S., SAFAR F., *Eridu*, in *Sumer* 4 (1948), 118 fig. V, ripubblicato in *Antiquity* 32 (1958) fig. 21b.

³ Cfr. LIVERANI, 360.

Il mondo vicino orientale antico ha conosciuto verso la navigazione un duplice aspetto: un momento relativo alla navigazione vera e propria, connessa con i traffici commerciali, ed uno concernente la sfera religiosa. La navigazione fluviale, lacustre o marittima trasportava: beni e uomini; quella invece religiosa era connessa alle complesse visioni dell’aldilà che i popoli del *VOA* avevano; basti pensare alle barche sacre egizie. Qui, ovviamente, tratterò solo dell’aspetto più “pratico” o meglio “giuridico”, tralasciando per ragioni di spazio il fenomeno religioso in cui la barca simboleggia il mezzo di trasporto non più delle persone o delle cose, ma dell’anima o della divinità.

Pertanto, quasi idealmente, volendo proseguire la “dimostrazione” che nel *VOA* esistevano norme generanti diritto⁴ – anche se con significati differenti dai quali si intese ciò a partire dal mondo romano in poi – desidero esporre, seppure brevemente, alcune tra le primissime norme che l’umanità si diede o che utilizzò nell’ambito della navigazione. Nel fare ciò si è andati, come sempre, alle fonti, cioè ai testi “giuridici” mesopotamici – esponendoli in ordine cronologico – dai quali poi cercherò di far derivare alcuni commenti e considerazioni. Ancora una volta ho volutamente ristretto tale ricerca esclusivamente al mondo mesopotamico, tralasciando così quello anatolico-hittita ed egiziano⁵ (per ovvie ragioni di spazio e di tempo).

La navigazione, sia sul Tigri che sull’Eufrate, ma anche nel Golfo Persico, è antichissima e risale alla stessa “origine delle città” nella Mesopotamia antica. Tuttavia è probabile e ragionevole supporre che gli uomini già prima del III millennio a.C. – momento in cui si iniziano a formare le strutture urbane⁶ – navigassero, seppur con mezzi ancor più rudimentali. Proprio a partire dalla seconda metà del III millennio a.C. e gli inizi del II millennio a.C. si hanno prove di una attività di navigazione non solo fluviale ma anche marittima; scambi e contatti commerciali con la valle dell’Indo e con il Barhein⁷ sono attestati e nonostante la non continuità di tali scambi si nota infatti un arresto o un rallentamento dall’età paleo-babilonese in poi che riprende in epoca neo-assira. Così è possibile delineare alcune grandi direttive commerciali marittime: una incentrata nel Mediterraneo Orientale, che dal Mar Rosso e dal Golfo Persico giunge

⁴ In merito vedasi i miei precedenti studi in tema: *Prodromi di “diritto commerciale” nel Vicino Oriente Antico alla luce dei “Codici” mesopotamici: alcuni brevi cenni*, in «*Jura Orientalia*» IV (2008), 1-17; *Prodromi di ius pœnale nell’Antica Mesopotamia: dall’indifferenziazione tra damnum e crimen fino ai delicta*, in «*Jura Orientalia*» III (2007), 1-13; *Note per un primo studio sul “ius processuale” nel Vicino Oriente Antico, ovvero prodromi di “diritto processuale” tra tutela amministrativa e giudiziaria dei “diritti” con particolare riferimento ai “Codici” mesopotamici*, in «*Jura Orientalia*» II (2006) 1-12; *Note sul “diritto” del Vicino Oriente Antico, ovvero i “Codici” mesopotamici tra “fragmenta iuris” e “ordinamento”*, in «*Jura Orientalia*» I (2005), 45-67; *Alcune note circa l’istituto matrimoniale nel Vicino Oriente Antico alla luce dei “testi giuridici”*, in *Apollinaris* LXVIII, 1-2 (1995), 265-292

⁵ Per il mondo egizio, tra i numerosi studi sulla navigazione, si segnala CASSON L., *Ships and Seafaring in ancient times*, University of Texas Press 1994, 13-25.

⁶ Cfr. LIVERANI, 140 ss.

⁷ In accadico rispettivamente: *Melukkhka* e *Dilmun* almeno nel periodo paleo-babilonese (occorre infatti ricordare che questi due menzionati toponimi geografici hanno conosciuto una differenziazione di valori semantici nel corso della trimillenaria storia vicino-orientale antica).

fino all’Oceano Indiano probabilmente una serie di rotte fluviali attraverso il Tigri⁸ e l’Eufrate che si snoda di città in città anche mediante l’opera di canalizzazione fatta dai vari sovrani. Infatti, anche la navigazione fluviale era particolarmente sviluppata; anzi senza dubbio essa era sicuramente “prevalente” su quella marittima, dal momento che tutte le principali città mesopotamiche erano raggiungibili per mezzo dei fiumi o dei canali⁹.

Dai testi, ma anche e soprattutto dalle raffigurazioni artistiche e dal prezioso *corpus* proveniente dai sigilli¹⁰, è possibile comprendere le tipologie di imbarcazioni utilizzate. Un testo sumerico indica, elencandoli, i materiali da costruzione navale¹¹; i rilievi dell’età neo-assira¹² ma anche precedentemente i sigilli mesopotamici¹³ ci forniscono importanti e preziose indicazioni sui natanti dell’epoca. Nel celeberrimo poema sumero di GILGAMEŠ si legge della costruzione dell’“arca” per il diluvio¹⁴ (descrizione presa – quasi *ad litteram* secondo alcuni assirologi – dalla Genesi).

Le imbarcazioni erano di varia tipologia. Nonostante molte di esse montassero una vela quadra tutte mancavano di randa e di fiocco¹⁵ e dunque il sistema propulsivo dei natanti era, si potrebbe dire, “misto”, cioè vela e remi. L’acoppiata vela e remi garantiva al natante una costante propulsione in acqua dal momento che la vela quadrata, fissata su di un albero centrale consentiva la navigazione solo con l’andatura di poppa¹⁶. Inoltre non esisteva il timone, come lo si intende oggi, ma esso era un apposito remo di poppa (in genere più grosso) che serviva a timonare l’imbarcazione. Ma oltre alla barca a vela, esistevano anche dei galleggianti veri e propri; essi erano di due tipi. Un primo tipo, assai semplice, era una sorta di grande “paniere” mosso in acqua da una coppia rematori. L’altro tipo era una vera e propria zattera – detta ancor oggi *kelek* – sostenuta da numerosi otri gonfiati e pilotata da rematori¹⁷. In base alla conoscenze attuali, i natanti erano anche di svariata stazza¹⁸. Si andava da un tipo piccolo di natante che aveva una stazza di circa 2,5 mt³ (pari a 10 *gur*) per una lunghezza di circa 6 metri; poi si passava ad un natante di 8 mt. di lunghezza per una

⁸ L’Eufrate consentiva un collegamento tra l’area siriana e quella mesopotamica strictu sensu, mentre il Tigri consentiva un collegamento con l’Assiria orientale.

⁹ Dei canali assiri e babilonesi, ci sono pervenute anche autorevoli testimonianze di ERODOTO e SENOFONTE.

¹⁰ Ad es. ved. FRANKFORT H., *Cylinder Seals*, London 1939, *passim*.

¹¹ Cfr. SALONEN A., *Zum Verständnis des Sumerischen Schiffbautextes AO 5673 mit Berücksichtigung des Textes VAT 7035*, in *Studia Orientalia* 8/3, Helsinki 1938.

¹² Cfr. FRANKFORT H., *The Art and Architecture of the Ancient Orient*, New York 1985 (rist.), 156-194. Per una descrizione delle imbarcazioni attraverso l’arte mesopotamica, ved. DEGRAEVE M. C., *The Ships of the Ancient Near East (2000-500 B.C.)*, «Orientalia Lovaniensia Analecta» 7, Leuven 1981.

¹³ Cfr. MOORTGAT-CORENS U., *La Mesopotamia*, Torino 1989, (trad. it.), 33.

¹⁴ Cfr. SANDARS N. K., *L’epopea di Gilgameš*, Milano 1989³ (trad. it.), 135.

¹⁵ Già in sigilli del III millennio a.C. troviamo natanti a vela, ved. FRANKFORT H., *op. cit.*, 35.

¹⁶ Tale andatura, abbastanza lenta, era dovuta proprio alla tipica velatura che non consentiva – in assenza di una randa e di un fiocco – di una andatura di bolina (che è la più veloce). Cfr. TERRY J., *Andare a vela – Le tecniche migliori*, Milano 1993 (trad. it.), *passim*.

¹⁷ Cfr. CONTENAU G., *La civiltà degli Assiri e dei Babilonesi*, La Spezia 1990 (trad. it.), 322; CASSON L., *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971, (Princeton University Press), 23.

¹⁸ Cfr. ZACCAGNINI C., *op. cit.*, 463; CASSON L., *Ships and Seamanship...*, *op. cit.*, 23-24.

stazza di 7,5 mt³ (pari a 30 *gur*) ed infine, uno più grande di 14 mt. di lunghezza pari a 30 mt³ di stazza (120 *gur*); la nave media, almeno fino al periodo paleo-babilonese, era probabilmente di circa 11 mt di lunghezza per una stazza di 15 mt³ (60 *gur*)¹⁹.

Relativamente all'uso delle imbarcazioni, esso era – come oggi – sia mercantile, da trasporto di merci e persone, che da guerra, cioè per trasportare truppe. Dai rilievi di età neo-assira, ad esempio, si nota come le imbarcazioni fossero usate per il trasporto dei grandi tori alati (*lamassu*) da collocare nel palazzo reale²⁰ (in questo caso si trascinava la nave mediante funi dalla riva). Ma oltre al trasporto mercantile, ci è attestato anche un uso per scopi bellici; SENNACHERIB (704-681 a.C.) fece costruire ben due flotte per guerreggiare contro i rivali elamiti (nel 696 a.C.)²¹.

Da tutto ciò emerge chiaro il fatto che la navigazione fosse ampiamente praticata e che le tecniche nautiche sufficientemente sviluppate.

§2. Prodromi di “diritto della navigazione” nel V.O.A. nei “Codici” mesopotamici

Le fonti “giuridiche” relative a tale tematica in realtà non sono poi così numerose; si possiedono infatti solo 5 blocchi documentari, costituiti dai seg. testi: (i) il “codice” di LIPIT-IŠTAR; (ii) le Leggi di Ešnunna; (iii) il celeberrimo *codex* di ḤAMMURAPI; (iv) le Leggi Medio-Assire; (v) le Leggi dette “*ana-ittišu*”.

Il materiale non è molto, ma cronologicamente ben distribuito; infatti si va dal 2000 a.C. con il *codex* di LIPIT IŠTAR (redatto alla fine della dinastia di Isin), quindi si arriva al periodo paleo-babilonese con le leggi del regno di Ešnunna (oggi Tell Asmar), per poi giungere al “codice” di ḤAMMURAPI, il celebre sovrano di Babilonia (1792-1750); infine le leggi medio-assire, redatte nell'omonima età (1424-1076 a.C.), forse sotto il regno di TIGLAT-PILERSER I. Dopo tale periodo si apre un vuoto, ancora non colmato da documenti “giuridici” significativi.

(i) La prima fonte che tratta della navigazione è il “codice” di *Lipit Ištar*, precisamente ai paragrafi 8 e 9. Eccone qui di seguito i testi:

LI - § 8: «Se un uomo provoca l'affondamento di una nave, sia condannato a risarcire il danno»²².

LI - §8: «Se un uomo prende a nolo una nave ma non segue le disposizioni sulla rotta e causa la perdita dell'imbarcazione facendola incagliare sul fondo sabbioso, deve risarcire il valore della nave»²³.

(ii) La seconda serie di fonti è data dalle *Leggi di Ešnunna*, al cui tema è trattato da soli tre paragrafi (§§4-6).

LE - §4: «Il nolo giornaliero di una nave è di 2 *silà* per ogni *gur* di portata; del nocchiero è di [...x] *silà*»²⁴.

¹⁹ Per le unità di misura ved. CAPLICE R., *Introduction to Akkadian*, Rome 1988, 94 ss. il vocabolo *gur* (sumerico) corrisponde al lemma *kurru* (accadico).

²⁰ Cfr. MOORTGAT-CORENS U., op. cit., 251.

²¹ CONTENAU G., op. cit., 16.

²² SAPORETTI, 27-28.

²³ SAPORETTI, 28.

²⁴ SAPORETTI, 41.

LE - §5: «Se un nocchiero è negligente e fa affondare la nave deve restituire l'intero valore di quanto è affondato (= nave e carico)»²⁵

LE - §6: «Se un uomo si serve abusivamente di una nave non sua, sia condannato a pagare 10 sicli d'argento»²⁶.

(iii) Dal celebre *Codex* di ḪAMMURAPI, si ha la maggioranza delle norme; infatti ben 11 paragrafi (precisamente §§8, 234-240, 275-277). Si fornisce qui di seguito i testi.

CH - §8: «Se un uomo ha rubato un bue, o una pecora, o un asino o un maiale, o una barca, e quanto ha rubato è di proprietà del tempio o del palazzo, sia condannato a pagare una somma 30 volte superiore; se la refurtiva appartiene invece ad un *muškēnum* corrisponda una somma di 10 volte superiore. Se non possiede la somma sia condannato a morte»²⁷.

CH - §234: «La ricompensa per un calafato di una nave che ha una portata di 60 *gur* è di 2 sicli d'argento»²⁸.

CH - §235: «Se il lavoro del calafato non è stato accurato ed entro l'anno la nave comincia a pendere e a denunciare difetti, il calafato deve demolirla e rifarla solida»²⁹.

CH - §236: «Se un nocchiero causa l'affondamento o la perdita di una nave avuta a nolo, deve risarcire il proprietario con un'altra nave»³⁰.

CH - §237: «Se un uomo ha preso a nolo una nave ed un nocchiero che provoca l'affondamento e la perdita della nave e del carico (orzo, lana, olio, datteri, o qualsiasi altro bene), il nocchiero deve risarcire nave e carico»³¹.

CH - §238: «Se un nocchiero provoca il naufragio di una nave e poi riesce a recuperarla, dovrà risarcire con la metà del valore della nave»³².

CH - §239: «Se un uomo assume un nocchiero, gli dia 6 *gur* di orzo all'anno»³³.

CH - §240: «Se una nave che naviga controcorrente sperona una nave che naviga secondo corrente provocandone il naufragio, il padrone della nave affondata dichiararsi davanti al dio il valore del carico, e gli sia risarcita la perdita del carico e della nave dal nocchiero che lo ha speronato»³⁴.

CH - §275: «Il noleggio di una nave per un percorso che segua il corso della corrente è di 3 *še* d'argento al giorno»³⁵.

²⁵ *Ibidem*

²⁶ Saporetti, 42.

²⁷ Saporetti, 50.

²⁸ Saporetti, 83.

²⁹ Saporetti, 83.

³⁰ Saporetti, 84.

³¹ *Ibidem*

³² *Ibidem*

³³ *Ibidem*

³⁴ Saporetti, 84.

³⁵ Saporetti, 88.

CH - §276: «Il noleggio di una nave per un percorso controcorrente è di 2 e ½ *še* d'argento al giorno»³⁶.

CH - §277: «Il noleggio di una nave di 60 *gur* di portata è di 1/6 (di siclo?) di argento al giorno»³⁷.

(iv) Dalle *Leggi medio-assire*, ci sono pervenuti solo due paragrafi il nr. 1 e 2, entrambi provenienti dalla tavoletta “M”.

LMA - §1: «[Se il battelliere alla guida di un battello] che va secondo corrente [incrocia un altro che va controcorrente, da cui gli si grida] di lasciare il passo, [ma va ugualmente ad urtarlo] e lo fa affondare o rovesciare, o il battelliere stesso o il suo principale devono risarcire il danno. Il danneggiato deve dichiarare sul nome del re (l'entità del danno subito) per essere risarcito»³⁸.

LMA - §2: «Se un battello che va secondo corrente o che sta passando da una riva all'altra, va ad urtare una nave (ferma?) carica o vuota e l'affonda, tutto quanto è andato perduto, [nave] e carico [risarcisca...]»³⁹.

(v) Infine dalla raccolta delle *Leggi “ana-ittišu”*, si ha un solo paragrafo, il nr. 3, proveniente dal frammento “YOS 1,28”.

LAI - §3: «Se un uomo, mutando la rotta di una nave, ne causa la perdita, sia condannato a pagare il prezzo del noleggio finché non sarà restaurata»⁴⁰.

§2. *Qualche breve riflessione in margine*

Esposte le fonti, mi sembra doveroso compiere qualche considerazione e commento in merito ad esse per comprendere in che modo la civiltà mesopotamica abbia costituito un “prodromo” del diritto della navigazione.

Innanzitutto sorprende una certa scarsità “normativa”, cioè dal momento che la navigazione era ampiamente praticata e sviluppata, ci si sarebbe aspettato di reperire una quantità maggiore di “paragrafi”, cioè testi “legislativi”. Invece, tale esiguità – in tutto una ventina scarsa di singoli brani – non deve poi stupire più di tanto, anzi. Leggendo attentamente i “paragrafi” dei “Codici”, si ricava chiaramente l'impressione che lo scopo dei sovrani è stato quello di dare le coordinate generali di un vasto e complesso fenomeno – il “diritto della navigazione”. La preoccupazione dei re è stata – in armonia con altre materie trattate dai loro “codici” – quella di far notare ciò che è giusto e dunque ciò che si sarebbe dovuto attuare per rendere giustizia. Nella navigazione, essendo comunque essa praticata sempre di giorno, non ci si è preoccupato più tanto di definire ogni singolo aspetto (come ad es. nel caso del matrimonio), bensì si sono date le regole generali, dunque una sorta di vera e propria “fondazione” delle regole comuni – quasi valedoli *erga omnes* – per l'arte del navigare. In un aspetto, i “codici” mesopotamici sembrano essere molto moderni e quasi antesignani del diritto della navigazione: non trattano dei danni o delle

³⁶ *Ibidem*

³⁷ *Ibidem*

³⁸ SAPORETTI, 112-113.

³⁹ SAPORETTI, 113.

⁴⁰ SAPORETTI, 37.

problematiche inerenti alle navi atte a scopi bellici. I “codici” mesopotamici – con anticipo di qualche millennio – prendono in considerazione solo la navigazione – diremmo noi oggi – “civile”, così come fanno le attuali legislazioni marittime⁴¹. Questo sorprende abbastanza. Evidentemente, i re assiri e babilonesi ritenevano ciò che è militare “esente” dal diritto della navigazione.

Le raccolte giuridiche più antiche – *LI* e “*ana-ittišu*” – si preoccupano esclusivamente della responsabilità del danno cagionato, stabilendone il criterio del “giusto” risarcimento. Così in *LI* §8, viene stabilito il risarcimento per la nave affondata ed egualmente si ha risarcimento – in *LE* §5 – per la nave presa a nolo da parte del noleggiatore negligente, parimenti – *YOS* 1, 28 §3 – per il caso del “pilota” che per cambiamento di rotta fuori dal previsto cagioni così la perdita – per imperizia e negligenza – del natante. Molto interessante è la fattispecie dello speronamento, così come riportato dalle *LMA* (tavoletta *M§I*). Qui si definisce un problema di navigazione vera e propria, cioè si stabilisce che il natante che proceda con la corrente ha diritto di precedenza perché se speronata da una nave procedente controcorrente, con conseguente diritto al risarcimento o da parte del nocchiero o da parte del proprietario della speronate; così il danneggiato, tramite giuramento, dovrà dichiarare l’entità del danno subito per avere il risarcimento. Tale concetto è ripreso anche da *ḪAMMURAPI* (cfr. *CH* §240) e viene ancora egualmente specificato nelle *LMA* (tav. *M §I*).

Invece il *Codex* di *ḪAMMURAPI* estende la sua attenzione anche ad ulteriori aspetti e sembra fornire, attraverso le “norme” del “codice” un panorama più articolato relativo al diritto della navigazione. Il risarcimento del danno è mitigato in favore di colui che lo abbia causato se costui ha tentato di limitare il danno recuperando la nave (o forse parte del carico, non è ben chiaro, ma plausibile); in questo caso, *ḪAMMURAPI*, ispirandosi al criterio di giustizia, impone una azione risarcitoria parziale (solo la metà del valore della nave). È interessante anche notare che nel *CH*, ma anche negli altri codici, la tematica della navigazione, dal punto di vista della “nomotecnica” è trattata in articoli o paragrafi posti l’uno dopo l’altro, in modo continuo; tutto ciò sembra quasi dirci: all’interno dei codici vi è una certa organicità, il “diritto della navigazione” è trattato in modo uniforme, i paragrafi sulle “navi” sono uno dopo l’altro. Ciò è chiaramente interessante per la nomotecnica; in quanto gli argomenti, almeno nel *CH*, sono molto ben articolati. Ad es. *ḪAMMURAPI*, (cfr. *CH* §§275-276), fissa o forse ridefinisce il prezzo del noleggio suddividendolo a secondo che l’imbarcazione effettui il suo viaggio marittimo controcorrente o verso corrente (rispettivamente 3 e 3 ½ sicli d’argento al giorno). Ma *ḪAMMURAPI* affronta anche un altro problema, quello del calafataggio; qui sembra istituire il principio di “responsabilità civile” per il calafato che ha l’obbligo di rifare a sue spese la nave se essa presenta avarie entro un anno dalla sua fabbricazione. Infine, *ḪAMMURAPI*, nel §239, stabilisce anche il “lavoro marittimo” assegnando al nocchiero un “salario” annuale. È da rilevare, che proprio in tema di diritto marittimo, il noleggio venga retribuito con una quantità di argento, mentre il lavoro “ordinario” venga ricompensato con una quantità di orzo.

⁴¹ Per il diritto della navigazione in Italia ved. LEFEBRE D’OVIDIO A., PESCATORE G., TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano 2000⁹, praesertim 12 ss. per la parte storica.

Da quanto sopra esposto, ritengo si possa intravedere un dato di “modernità” non indifferente: la nave sposta dei beni, dunque dei “capitali” e perciò si instaura un principio di doppia retribuzione: argento e orzo. Si usa l’argento per la *res* – la nave – in quanto la sua manutenzione è costosa e non è quantificabile nel tempo, mentre per l’uomo che lavora si da una razione alimentare (orzo)⁴². I “codici” mesopotamici sicuramente stabiliscono – quasi fotografando la realtà – ciò che era ritenuto equo e giusto, sancendo norme sulla cui reale attuazione non è dato di conoscere. Tuttavia i “codici” della Mesopotamia con le loro “leggi” sono il riflesso di una effettività della norma, in senso inverso; cioè erano norme tratte dallo stesso “sentire” della società e sicuramente in molti casi e circostanze si procedeva con argomentazioni o modelli simili se non identici alle norme stesse. In base a quanto detto, ritengo si possa asserire che la “legislazione” assiro-babilonese, costituisca senza dubbio il prodromo di ciò che poi sarà il diritto della navigazione. Infatti i temi principali, quali il noleggio, il risarcimento del carico o della nave affondata per imperizia o negligenza, la responsabilità del “comandante”, la retribuzione del nocchiero, la precedenza nella navigazione, sono tutti temi propri dello “diritto” della navigazione.

DANILO CECCARELLI MOROLLI

⁴² Si rammenta che nel mondo vicino orientale antico, non esistendo moneta, l’economia era su base redistribuitiva di beni alimentari o di materiali ritenuti preziosi e perciò commerciabili. Cfr. ZACCAGNINI C., *La circolazione dei beni*, in *ADC*, II, 425-576.