

ISSN 2612-5056

Diritto e politica dei trasporti
rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2019

Promossa da

demetra
CENTRO STUDI

Anno 2, n. 2 (I-2019)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi "G. Marconi" di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione.

Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di dicembre 2019

Comitato di direzione/Executive Editors

Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” - Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees' Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Avv. Pierluigi Di Palma (Avvocatura Generale dello Stato e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” - Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martin Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Dott.ssa Adele Scarani Pesapane (Fondazione 8 ottobre 2001)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Avv. Anton Giulio Pietrosanti
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott. Marco Ragusa
Avv. Luigi De Propriis	Avv. Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Prof.ssa Martina Sinisi
Avv. Fabrizio Doddi	Dott.ssa Francesca Miceli	Dott.ssa Veronica Sordi
Dott. Simone Francario	Avv. Andrea Nardi	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Avv. Raissa Frascella	Dott. Simone Paoli	

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi. Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Indice

Fascicolo I/2019

PRESENTAZIONE DEL FASCICOLO/PRESENTATION OF THE ISSUE

Maria Alessandra Sandulli

ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

Danilo Ceccarelli Morolli

La navigazione nell'Antica Mesopotamia alla luce dei "testi giuridici".....pag. 1

Giovanni Fabio Licata

La disciplina del trasporto ferroviario negli Stati Uniti d'America.....pag. 9

Letizia Colangelo

Regolazione e ruolo della giurisprudenza nello sviluppo sostenibile
dei porti nazionali ed europei: una realtà in continua evoluzione.....pag. 23

Pierluigi Di Palma

La capacità aeroportualepag. 50

NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

Emanuela Lanzi

L'ordinanza del Consiglio di Stato n. 7299/2018 di rinvio pregiudiziale alla Corte UE
in materia di sanzioni Antitrust per oneri web check-in.....pag. 57

Articoli e Saggi

La navigazione nell'Antica Mesopotamia alla luce dei “testi giuridici”* **

Danilo Ceccarelli Morolli

Membro corrispondente del Pontificio Comitato di Scienze Storiche

Abstract

Ancient Mesopotamian Legal Texts about maritime “law”.

The paper would like to focus on the “juridical” norms coming from ancient Mesopotamia concerning navigation. The purpose of the paper would like to show that the Mesopotamian “Codes” have been a prodromal of what we consider today as maritime law.

From the investigation of the Mesopotamian legal texts, a very interesting picture emerges on what was considered right for the Mesopotamian kings about the art of navigation. Of course this paper represents a preliminary study about this intriguing topic without any claim to be exhaustive.

Parole chiave: navigazione marittima, antica Mesopotamia, storia diritto marittimo.

Sommario — 1. Premessa — 2. I testi “giuridici” mesopotamici sulla navigazione — 3. Un breve sguardo retrospettivo.

1. Premessa

La navigazione, sia sul Tigri che sull'Eufrate, ma anche nel Golfo Persico, è antichissima e risale alla stessa origine delle civiltà mesopotamiche antica¹. Tuttavia è probabile e ragionevole supporre che gli uomini già prima del III millennio a.C. —

* Sottoposto a referaggio.

** Elenco delle abbreviazioni. ADC = S. MOSCATI (a cura di), *L'Alba della Civiltà*, voll. I-III, Torino, 1976. CH = “Codice” di HAMMURAPI. CLI = “Codice” di LIPIT IŠTAR. CUN = “Codice” di UR NAMMU. LAI = Raccolta di “Leggi” dette “ana-Ittišhu”. LE = Leggi del regno di EŠNUNNA. LIVERANI = M. LIVERANI, *Antico Oriente — Storia Società Economia*, Roma-Bari, 2002⁶. LMA = Leggi Medio-Assire. LNB = *Leggi Neo-Babilonesi*. PINTORE = F. PINTORE, *La struttura giuridica*, in ADC, vol. I, p. 417-511. SAPORETTI = C. SAPORETTI, *Le Leggi della Mesopotamia*, Firenze, 1984. R. WESTBROOK (ed.), *A History of Ancient Near Eastern Law*, 2 voll., Leiden-Boston 2003.

¹ Tra i molti, cfr.: M. WESZELI, *Schiff und Boot. B. in mesopotamischen Quellen des 2. und 1. Jahrtausends*, in *Reallexikon der Assyrologie* 12 (2009), p. 160-171; I. M. PRICE, *Transportation by water in Early Babylonia*, in *American Journal of Semitic Languages and Literature*, n. 40/2, 1924, p. 111-116. Si segnala inoltre il “progetto Eleppu” che raccoglie bibliografia scelta sul tema dei trasporti marittimi nel Vicino Oriente Antico; cfr.: <https://eleppu.hypotheses.org/category/bibliography>.

momento in cui si iniziano a formare le strutture urbane² – navigassero, seppur con mezzi quanto mai 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 Bahrein³ 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. Pertanto è possibile delineare alcune grandi direttive commerciali marittime: una incentrata nel Mediterraneo Orientale, che dal Mar Rosso e dal Golfo Persico giunge fino all'Oceano Indiano probabilmente una serie di rotte fluviali attraverso il Tigri⁴ e l'Eufrate che si snoda di città in città anche mediante l'opera di canalizzazione fatta dai vari sovrani. Ne consegue che anche la navigazione fluviale era particolarmente sviluppata e forse “prevalente” su quella marittima, dal momento che le principali città mesopotamiche erano raggiungibili per mezzo dei fiumi o dei canali (testimoniatici da Erodoto e Seonofonte)⁵.

Dai testi pervenutici, ma anche e soprattutto dalle raffigurazioni artistiche e dal prezioso *corpus* proveniente dai sigilli⁶, è possibile comprendere le tipologie di imbarcazioni utilizzate. Un testo sumerico indica, elencandoli, i materiali da costruzione navale⁷; mentre i rilievi dell'età neo-assira⁸, e precedentemente i sigilli mesopotamici⁹, ci forniscono importanti e preziose indicazioni sui natanti dell'epoca. Nel celeberrimo poema sumero di GILGAMEŠ si legge della costruzione dell'“arca” per il diluvio¹⁰ (descrizione presa – quasi *ad litteram* secondo alcuni assirologi – dalla Genesi).

Parimenti è necessario ricordare che il lessico marinaro era sviluppato e appare preciso, come appare per esempio dal *lexicon* babilonese del XIX sec. a.C. – il così detto HAR-ra (sumerico) *hubullu* (accadico) – nel quale la tavoletta IV contiene propriamente i termini marinareschi¹¹. Durante il periodo della III Dinastia di Ur, ci è pervenuto da Umma un testo sumero riguardante proprio la costruzione delle imbarcazioni¹².

² Cfr. LIVERANI, p. 140 ss.

³ In accadico rispettivamente: *Melukkhkha* 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).

⁴ L'Eufrate consentiva un collegamento tra l'area siriana e quella mesopotamica *stricto sensu*, mentre il Tigri consentiva un collegamento con l'Assiria orientale.

⁵ Sul tema, cfr. D. CHARPIN, *La politique hydraulique des rois paléo-babyloniens*, in *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, n. 57, 2002/3, p. 545-559.

⁶ Cfr. H. FRANKFORT, *Cylinder Seals*, London 1939, *passim*.

⁷ Cfr. A. SALONEN, *Zum Verständnis des Sumerischen Schiffbautextes AO 5673 mit Berücksichtigung des Textes VAT 7035*, in *Studia Orientalia*, 8/3, Helsinki, 1938.

⁸ Cfr. H. FRANKFORT, *The Art and Architecture of the Ancient Orient*, New York, 1985 (rist.), p. 156-194. Per una descrizione delle imbarcazioni attraverso l'arte mesopotamica, cfr. M. C. DEGRAEVE, *The Ships of the Ancient Near East (2000-500 B.C.)*, «Orientalia Lovaniensia Analecta» 7, Leuven, 1981.

⁹ Cfr. U. MOORTGAT-CORENS, *La Mesopotamia*, Torino, 1989, (trad. it.), p. 33.

¹⁰ Cfr. N. K. SANDARS, *L'epopea di Gilgameš*, Milano, 1989³ (trad. it.), p. 135.

¹¹ B. LANDSBERGER, *The Series HAR-ra=“hubullu”*, *Materials for the Sumerian Lexicon (MSL)*, 5, 6, 7, 9, 10 and 11, 1957 ss.; A. POEBEL, *The Beginning of the Fourteenth Tablet of Harra Hubullu*, in *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, 52/2, 1936, p. 111-114; W. H. VAN SOLDT, *Babylonian Lexical, Religious and Literary Texts, and Scribal Education at Ugarit and its Implications for the Alphabetic Literary Texts*, in M. DIETRICH, O. LORETZ (eds.), *Ugarit: ein ostmediterranes Kulturzentrum in Alten Orient: Ergebnisse und Perspektiven der Forschung*, «Abhandlungen zur Literatur Alt-Syrien-Palästinas» 7, Münster, 1995, p. 171-212.

¹² L'arte costruttiva navale è stata anche oggetto di studi specifici; tra i molti, cfr. J. ZARINS, *Magan Shipbuilders at the Ur III Lagash State Dockyards (2062-20125 B.C.)*, in E. OLIJDAM, R. H. SPOORS

Navigazione – sia marittima che fluviale – e commerci sono strettamente connessi nel mondo mesopotamico. Quasi a riprova di ciò si può addurre il lemma accadico per mercante che è *tamkārūm*, mentre *kārūm* significa “porto”, ma anche “stazione commerciale” sia essa fluviale, che marittima o terrestre¹³; il vocabolo per “affare” era invece *girru* ed anche *harrānu* che inizialmente significava “viaggio” e poi prese il significato di transazione commerciale¹⁴.

Le imbarcazioni erano di varia tipologia. Nonostante molte di esse montassero una vela quadra tutte mancavano di fiocco¹⁵ e dunque il sistema propulsivo dei natanti era, si potrebbe dire, “misto”, cioè: vela e remi. L'accoppiata 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. Questi ultimi 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, le imbarcazioni erano anche di svariata stazza¹⁸. Si andava da una piccola possedente una stazza di circa 2,5 metri cubi (pari a 10 *gur*)¹⁹ per una lunghezza di circa 6 metri; poi si passava ad una più grande di 8 mt. di lunghezza per una stazza di 7,5 metri cubi (pari a 30 *gur*) ed infine, uno più grande ancora di 14 mt. di lunghezza pari a metri cubi di stazza (120 *gur*). Pertanto l'imbarcazione “media”, almeno fino al periodo paleo-babilonese, era probabilmente di circa 11 mt di lunghezza per una stazza di 15 metri cubi (60 *gur*)²⁰.

Relativamente all'uso delle imbarcazioni, esso era – come oggi – sia mercantile, ovvero per trasporto di merci e persone, ma anche per scopi militari. Dai rilievi di età neo-assira, ad esempio, si nota come le imbarcazioni fossero usate per il trasporto di materiali di dimensioni eccezionali, come ad esempio i grandi tori alati (*lamassu*) da collocare nel palazzo reale²¹ (in questo caso si trascinava la nave mediante funi dalla riva). L'uso per scopi bellici ci è attestato non solo per il trasporto di truppe ma anche per il combattimento in mare; per esempio SENNACHERIB (704-681 a.C.) fece costruire ben due flotte per guerreggiare contro i rivali Elamiti (nel 696 a.C.)²².

(eds.), *Intercultural Relations between South and Southwest Asia. Studies in Commemoration of E.C.L. During Caspers (1934-1996)*, «Society for Arabian Studies Monographs» 7, Oxford, 2008, p. 209-229.

¹³ Cfr. LIVERANI, p. 360.

¹⁴ Per la terminologia molto utile a mo' di “prontuario” sintetico è *Index of Ancient Terms* pubblicato in WESTBROOK, vol. II, p. 1141-1209.

¹⁵ Già in sigilli del III millennio a.C. troviamo natanti a vela, cfr. H. FRANKFORT, *Cylinder Seals*, op. cit., p. 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. J. TERRY, *Andare a vela – Le tecniche migliori*, Milano, 1993, *passim*.

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

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

¹⁹ Il *gur* era un ideale cubo standard col quale si misurava volume e massa.

²⁰ Per le unità di misura cfr. R. CAPLICE, *Introduction to Akkadian*, Rome, 1988, p. 94 ss. il vocabolo *gur* (sumerico) corrisponde al lemma *kurru* (accadico).

²¹ Cfr. U. MOORTGAT-CORENS, op. cit., p. 251.

²² G. COTENAU, op. cit., p. 16.

Il mondo vicino orientale antico ha conosciuto riguardo la navigazione un aspetto concernente la sfera religiosa che era connessa alle complesse visioni dell'aldilà che i popoli del *VOA* avevano; basti pensare alle barche sacre egizie o, nel caso, al testo mitologico sumerico del “viaggio a Nippur” della divinità Nanna²³. 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.

L'arte della navigazione, soprattutto per scopi mercantili, è stata uno degli aspetti più rilevanti le civiltà mesopotamiche. Infatti la civiltà mesopotamica crebbe e si sviluppò lungo le rive dei grandi fiumi, quali il Tigri, l'Eufrate. Pertanto le città mesopotamiche nacquero e si svilupparono proprio lungo tali percorsi fluviali ed i vari sovrani, nel corso della plurimillenaria storia vicino orientale antica, 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”²⁴. Appare chiaro, sia dalle testimonianze archeologiche che dai resti letterari pervenutici dall'antica Mesopotamia, che lo sfruttamento delle arterie fluviali fu costante in tutta la storia di tale civiltà sin dai tempi più remoti²⁵.

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

Pertanto, quasi idealmente, volendo proseguire la “dimostrazione” che nel *VOA* esistevano norme generanti diritto²⁶ – 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 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 considerazioni²⁷.

2. I testi “giuridici” mesopotamici sulla navigazione

I testi, ovvero le fonti “giuridiche”, relative a tale tematica in realtà non sono poi così numerose²⁸, si possiedono infatti solo 5 blocchi documentari, costituiti dai seguenti testi: (i) il “codice” di LIPIT-IŠTAR; (ii) le Leggi di Ešnunna; (iii) il celeberrimo *Codex* di HAMMURAPI; (iv) le Leggi Medio-Assire; (v) le Leggi dette “*ana-ittišu*”.

Tali fonti appaiono cronologicamente ben distribuite; 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 HAMMURAPI, il celebre sovrano di Babilonia (1792-1750); infine le leggi

²³ Cfr. A. J. FERRARA, *Nanna-Suen's Journey to Nippur*, «Studia Phol – Series Major» 2, Roma, 1973.

²⁴ Cfr. C. ZACCAGNINI, *La circolazione dei beni*, in *ADC*, II, p. 427.

²⁵ Un modello di natante in argilla – forse la più antica testimonianza che si possiede – risale al 3400 a.C. ca.; cfr. S. LLOYD, F. SAFAR, *Eridu*, in *Sumer* 4, 1948, 118 fig. V, ripubblicato in *Antiquity* 32, 1958, fig. 21b.

²⁶ In merito, alcuni miei precedenti studi in tema, tra i quali segnalo: *Note sul “diritto” del Vicino Oriente Antico, ovvero i “Codici” mesopotamici tra “fragmenta iuris” e “ordinamento”*, in *Iura Orientalia* I, Romae, 2005, p. 45-67; *Alcune note circa l'istituto matrimoniale nel Vicino Oriente Antico alla luce dei “testi giuridici”*, in *Apollinaris* LXVIII, 1-2, 1995, p. 265-292; *Intorno alla regolamentazione dell'uso “giuridico” dell'argento nel mondo mesopotamico*, in *Apollinaris* 73 1 /4, 2000, p. 433-445.

²⁷ Le fonti sono tratte tutte da SAPORETTI (cfr. nota iniziale).

²⁸ Tant'è che in WESTBROOK non sembra vi siano riferimenti al *ius navigationis*.

medio-assire, redatte nell'omonima età (1424-1076 a.C.), forse sotto il regno di TIGLAT-PILESER 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"²⁹.

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"³⁰.

(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*"³¹.

LE - §5: "Se un nocchiero è negligente e fa affondare la nave deve restituire l'intero valore di quanto è affondato (= nave e carico)"³².

LE - §6: "Se un uomo si serve abusivamente di una nave non sua, sia condannato a pagare 10 sicli d'argento"³³.

(iii) Dal celebre *Codex* di HAMMURAPI, 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 *muškénium* corrisponda una somma di 10 volte superiore. Se non possiede la somma sia condannato a morte"³⁴.

CH - §234: "La ricompensa per un calafato di una nave che ha una portata di 60 *gur* è di 2 sicli d'argento"³⁵.

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"³⁶.

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"³⁷.

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"³⁸.

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"³⁹.

CH - §239: "Se un uomo assume un nocchiero, gli dia 6 *gur* di orzo all'anno"⁴⁰.

²⁹ SAPORETTI, p. 27-28.

³⁰ SAPORETTI, p. 28.

³¹ SAPORETTI, p. 41.

³² *Ibidem*.

³³ SAPORETTI, p. 42.

³⁴ SAPORETTI, p. 50.

³⁵ SAPORETTI, p. 83.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ SAPORETTI, p. 84.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ *Ibidem*.

CH - §240: “Se una nave che naviga controcorrente sperona una nave che naviga secondo corrente provocandone il naufragio, il padrone della nave affondata dichiara davanti al dio il valore del carico, e gli sia risarcita la perdita del carico e della nave dal nocchiero che lo ha speronato”⁴¹.

CH - §275: “Il noleggio di una nave per un percorso che segua il corso della corrente è di 3 še d’argento al giorno”⁴².

CH - §276: “Il noleggio di una nave per un percorso controcorrente è di 2 e ½ še d’argento al giorno”⁴³.

CH - §277: “Il noleggio di una nave di 60 gur di portata è di 1/6 (di siclo?) di argento al giorno”⁴⁴.

(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”⁴⁵.

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...]”⁴⁶.

(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”⁴⁷.

3. Un breve sguardo retrospettivo

Nonostante la navigazione sia stata ampiamente praticata e sviluppata, sorprende una certa scarsità “normativa”, ossia ci si sarebbe aspettato di reperire una quantità maggiore di “paragrafi” cioè testi con valenza “legislativa”.

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 sia 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. Riguardo la 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 valevoli *erga omnes* – per l’arte del navigare.

⁴¹ Saporetti, p. 84.

⁴² Saporetti, p. 88.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ Saporetti, p. 112-113.

⁴⁶ Saporetti, p. 113.

⁴⁷ Saporetti, p. 37.

Tuttavia, riguardo un aspetto, i “codici” mesopotamici sembrano essere molto moderni e quasi antesignani del diritto della navigazione: non trattano dei danni o delle 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 marittime⁴⁸. 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 speronata; così il danneggiato, tramite giuramento, dovrà dichiarare l’entità del danno subito per avere il risarcimento. Tale concetto è ripreso anche da *HAMMURAPI* (cfr. *CH* §240) e viene ancora egualmente specificato nelle *LMA* (tav. *M §I*).

Invece il *Codex* di *HAMMURAPI* 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, *HAMMURAPI*, 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. *HAMMURAPI*, (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). Inoltre *HAMMURAPI* 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, *HAMMURAPI*, 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.

⁴⁸ Per il diritto della navigazione in Italia, si veda A. LEFEBVRE D’OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011¹², praesertim p. 13 ss. (per la parte storica), nonché S. ZUNARELLI, M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione*, Padova, 2016³, spec. p. 2 e 68 ss.

Ritengo che dalle fonti giuridiche mesopotamiche 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)⁴⁹.

I “codici” mesopotamici 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.

⁴⁹ Nel mondo vicino orientale antico, non esistendo moneta, l’economia era su base redistributiva di beni alimentari o di beni materiali ritenuti preziosi e perciò commerciabili. Cfr. C. ZACCAGNINI, *La circolazione dei beni*, in *ADC*, II, p. 425-576.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI