

La storia nella dogmatica marittima

FRANCESCO ALESSANDRO QUERCI*

Una volta preso atto dell'inarrestabile processo della globalizzazione, la consapevolezza della "filosoficità" dell'esperienza giuridica marittima si esalta viepiù come prerogativa del nuovo millennio e di quella storica: il rivestimento dotto della difesa dello statuto teoretico della disciplina del diritto marittimo ha oramai imposto un nuovo stile di ricerca, che va perseguito con intenso e costante dialogo critico, con i più significativi attori del pensiero giuridico marittimistico appartenenti alla scuola storica di Trieste, che ha esteso l'invito analitico al rigore del ragionamento, all'uso avvertito degli strumenti linguistici, alla scomposizione logica dei problemi come propedeutica alla loro trattazione.

A questa avanzata metodologia è stato affiancato il coraggio di una interrogazione animata dal vigore teoretico e dalla disponibilità al dialogo con gli storici del diritto marittimo, idonea ad affrontare le più delicate questioni che nascono dal cuore della recentissima esperienza giuridica marittima funzionalizzata alle esigenze della globalizzazione dei mercati.

Per vero, è stata proprio la sollecitazione dell' "ermeneutica filosofica" a sollevare anche per gli studiosi marittimisti, quelli raccolti nella scuola di Trieste, la questione dell'interpretazione, per collocarla al centro del dibattito dottrinale nella sua piena intensità teorica.

* Professore Ordinario di Diritto della navigazione dell'Università degli Studi di Trieste.

In tal modo, l'istanza ermeneutica si è posta in un inscindibile rapporto di complementarità con una dogmatica marittimistica ripensata come metodo volto ad inscrivere i risultati dell'interpretazione nell'unità razionale del sistema marittimistico, e a definire il piano delle plausibilità tecnico-pratiche con esso compatibili.

Adunque, l'interpretazione ha operato nel senso della determinazione concreta del valore giuridico del commercio marittimo internazionale, affiancato non solo al momento assiologico formale, ma anche al momento assiologico sostanziale, in modo che il rispetto della norma consuetudinaria, convenzionale, statutale, e l'aderenza alle situazioni di fatto compungano la loro "unità di senso" nel contesto della "scoperta" del sistema, che rinvia al contesto della sua giustificazione.

La riflessione sul metodo di Emilio Betti, di Salvatore Pugliatti, di Massimo Severo Giannini, di Gino Gorla, e di Tullio Ascarelli permette al diritto marittimo la riconquista e la sua collocazione nella sfera dell'esperienza pratica, presentandosi come modalità del reciproco coordinarsi delle azioni marittime, portuali, commerciali, sulla base di finalità date, come esperienza storico-istituzionale, in cui le norme si intrecciano ad atteggiamenti interpretativi, che conferiscono al sistema di norme nel suo insieme, oltre che un senso esteriore, la tipica tensione dinamica della prassi, nella sua totalità e nella molteplicità delle sue componenti, protesa verso la realizzazione dei valori giuridici. Gli è che la restituzione del diritto marittimo all'orizzonte della ragione pratica non solo ha alimentato l'interesse per la tematica del ragionamento giuridico, ma ha segnato una svolta più generale per gli studi storici, filosofici, economici, e dogmatici del diritto marittimo.

L'ermeneutica ormai assurta nella scuola di Trieste a vera e propria *Koinè* dell'epoca a cavallo del nuovo millennio, costituisce una prima rivincita della storia e dell'esperienza del diritto marittimo, la celebrazione del processo di autochiarificazione metodologica e di diversificazione all'interno degli studi esegetici ed arbitraristici, tuttora imperanti, idonei solo ad inficiare la fisionomia della dialettica fra la fattispecie e il caso. Di tal che, l'istanza ermeneutica ha permesso di "ficcar lo viso a fondo" della giuridicità, e non già sul carattere astratto della *Grundnorm*, volta a superare il suo statuto solo ipotetico, e del presupposto di un minimo di corrispondenza alla realtà del mondo giuridico marittimo: la scuola di Trieste è così riuscita ad incorporare la norma fondamentale nella realtà dell'azione, trasformandola da entità trascendente in fatti di motivazione del comportamento marittimistico, portuale, commerciale, rompendo l'involucro del normativismo puro, della tipologia stereotipata e della natura proposizionale della norma.

Per tal modo, superata la costitutiva incompletezza dell'ordinamento giuridico marittimo generale, e dopo averlo visto composto da norme

precettive di obblighi, a carattere autonomo, d'ordine primario, l'ambito della ricerca, avente dignità di scienza, si è dilatato alla considerazione dell'esistenza di norme organizzative (secondarie), aventi la funzione spiccatamente definitoria, attributiva di *status*, di poteri, e strutturali di figure soggettive e di enti.

Di tal che, l'affermazione dell'ipotesi ordinamentale, e la valorizzazione di una tipologia commista di norme autonome, precettive, accanto a norme secondarie organizzative, ha permesso alla scuola di Trieste di evitare la "seduzione" ad una contrapposizione tra normativismo ed istituzionalismo, tra l'approccio kelseniano, e l'opzione di Santi Romano, privilegiando una configurazione qualificatoria del diritto marittimo come "organizzazione sociale", planetaria, globale, resa possibile da norme non solo obbligatorie, ma anche organizzative di organi, di qualifiche, di poteri, e di competenze necessarie per il funzionamento delle strutture istituzionali dell'"ordinamento giuridico marittimo generale".

Ognun vede, allora, come l'operazione culturale condotta dalla scuola di Trieste, sulla base dell'accettazione di certe premesse, e nel quadro della definizione del diritto marittimo come scienza giuridica, oltre a disvelare la componente organizzativa accanto a quella prescrittiva, lungi dal regredire in un radicale empirismo epistemologico, con l'inevitabile inclinare nella c.d. creatività dell'interpretazione giurisprudenziale, è riuscita a spostare il bersaglio centrato da più parti sulla costruzione normativistica del concetto di ordinamento giuridico marittimo generale, e ad invalidare, invece, come costruzione delle varie norme, di varia produzione e fonte, in un sistema coerente e completo, e scientificamente identitario. La sicura fiducia nella scientificità del nuovo statuto proposizionale delle norme di diritto marittimo si coglie, oltre che nell'interesse della dottrina straniera richiamata dalla scoperta idonea a dare l'avvio ad una serie di importanti studi, anche nel carattere costitutivo di tutte le norme giuridiche dell'ordinamento giuridico marittimo generale, in quanto produttive di effetti obbligatori o organizzativi, nell'elaborazione di una raffinata ed articolata mappa dei concetti di "regola superiore costitutiva", propriamente incentrata sul "commercio marittimo internazionale".

Difatti, siffatta consapevolezza vale ad attribuire al diritto marittimo una significativa genesi complessa, riconducibile non già ad atti di posizione, ma a processi di positivizzazione, che necessariamente coinvolgono giudizi di valore e l'individuazione dei "principi generali dell'ordinamento giuridico marittimo internazionale", per derivarne le norme da utilizzarsi, per risolvere i casi concreti in un circolo induttivo-deduttivo.

Una *Grundnorm* quale referente normativo, non già scelta dallo studioso in modo del tutto indipendente dalla realtà socio-economica dei traffici marittimi internazionali, e cioè come mera ipotesi circa un fatto sociale, economico, come il commercio marittimo internazionale. Una

Grundnorm che non può esser una sola, ma può essere per il diritto marittimo, per l'effettività del suo ordinamento, lato, completo, generale, internazionale, un insieme di *Grundnormen*. Quando si usa la solenne locutività di *Grundnorm* è sì possibile discorrere ed accettare anche la sola *Grundnorm* conformata nel commercio marittimo internazionale, ma con tale termine ci si vuole riferire solo ed esclusivamente alla "decisione" di optare per un determinato insieme di premesse, anziché per un altro.

Per vero, la scelta di questa *Grundnorm* come effettivamente praticata, consente di formulare più efficaci spiegazioni e prefigurazioni delle condotte dei giudici, degli operatori economici, marittimi, portuali e commerciali, degli studiosi, e non la si può cogliere siccome ristretta nell'orizzonte segnato dal mero approccio sociologico-giuridico.

La *Grundnorm* (*rectius*: l'insieme delle *Grundnormen*) nelle ricerche compiute nel diritto marittimo ha superato: a) il giudizio di validità; b) quello di efficacia, attraverso l'indagine storica, sociologica e positivista: la c.d. efficacia e validità fattuale.

Analisi funzionale, analisi tecnologica confluiscono in un "giudizio sintetico" d'efficacia relativamente al fatto che una norma, o un enunciato normativo avente ad oggetto il commercio produce effetti che hanno una collimanza con i risultati ottenibili anche da un punto di vista valutativo, reale.

Donde, si può dare un "giudizio di validità descrittivo", formulabile con lo scopo di inferire pretese "cognitive", avente ad oggetto la fondabilità di norme in virtù di altre norme, principi, valori, etc.

Donde, si può dare un giudizio di validità prescrittivo, che abbia lo scopo di inferire pretese normative aventi una determinata norma o un determinato enunciato normativo, non prescindivi di un primigenio giudizio di validità descrittivo.

Donde, si può dare un "giudizio sociologico di validità prescrittivo", avente lo scopo di afferenza diretta allo *status* strutturale di figure soggettive, alla configurazione di soggetti, alla istituzione di organi, alla funzionalizzazione di enti, e cioè alla quantità e alla qualità di simili entità soggettive siffattamente strutturate siccome destinatari di un determinato "giudizio di validità prescrittivo". L'indagine sociologica della validità qui muove e poggia anch'esso su un previo e coevo "giudizio di validità descrittivo".

Donde, si può dare un "giudizio di validità fattuale", con lo scopo di ottenere un'inferenza diretta su un fatto – quello del commercio – che una norma o un enunciato normativo è causa di condotte degli agenti-soggetti, essendo tali condotte conformi o congruenti con quelle avute di mira dal "normatore".

Sicché, l'enunciato normativo fattualmente valido causa e parametra le condotte conformi a certi fini "diretti", contemplati dall'ordinamento

giuridico marittimo generale, mentre enunciati normativi “efficaci” sono quelli che provocano condotte conformi sia a fini “diretti ed indiretti”.

Convinti come siamo della fecondità dell'impostazione euristica del diritto marittimo, tanto siccome metodologia della scienza giuridica, quanto come storia dei concetti, però siamo tra coloro che si sono adoperati per rivendicare la dignità teoretica della disciplina, sia come ontofemenologia giuridica, sia come fondazione del diritto, come valore dell'esperienza marittima, portuale commerciale.

La ricca bibliografia della scuola storica di Trieste è tutta scandita e unita da un comune motivo ispiratore: l'intento di rinnovare gli studi giuridici, economici, storici, marittimi, non già solo in chiave logico-linguistica, bensì visti e descritti nel quadro di un più generale disegno di politica del diritto, che incentra nell'indagine storica, in quella sociologica, in quella economica, le costanti metodologiche privilegiate della definizione del diritto marittimo, resa come conoscenza scientifica e sollevata al rango di una disciplina “generale”, cioè al di fuori di ogni considerazione “settoriale” della complessa e moderna esperienza giuridica, marittima, portuale e commerciale, meditata, ragionata ed interrogata nei suoi momenti più significativi.

Tema enorme e radicale fu la nostra fatica giovanile di recuperare radici, germi e prime seminagioni della storia del diritto marittimo, lasciata per lungo tempo in ombra in una con le sue fondazioni. Ma la modernità storico-giuridica venne frontalmente indagata in una estesa zona, rappresentando un vero e proprio tratto tipizzante di un angolo di osservazione davvero prezioso, con l'utilizzazione di moduli interpretativi che trascendevano il piano della vecchia storiografia pionieristica marittima.

Non si tratta, dunque, di rinserrare il diritto marittimo nelle griglie di una storia “esterna”, quanto affermare per le manifestazioni sapienziali del diritto marittimo, per la specularità dell'intera sua esperienza giuridica, un modulo di centralità del suo ruolo all'interno della scienza giuridica marittima: un prezioso salvataggio che conferisce spessore alla riflessione giuridica, che immerga nella storia, e le impedisca di degradarsi a mera strumentazione tecnica, solcando lo scenario ormai desertificato dall'imperversare del relativismo, e dell'arbitrarismo, e dello strisciante decostruzionismo, tipico dell'incontrollata esegesi, che non rappresentano certo la cifra indispensabile per vivere dal di dentro e capire fino in fondo il diritto marittimo.

Per rioccupare lo spazio che gli è proprio, che gli è dovuto all'interno della scienza giuridica marittima, portuale, e commerciale, questa Rivista ripropone per i suoi lettori il *Diritto Marittimo Fenicio*, nel quadro di quelle presupposizioni superiormente stagliate, e di quelle implicazioni denotate nel testo or ora anteposto.

Una gran messe di dati e di notizie, inerenti al medio oriente, si viene man mano raccogliendo in quest'ultimi decenni, per opera degli studiosi dell'antichità, i quali cercano di gettare luce e scandagliare l'arduo e poco dissodato terreno, costituito dalle remote ed aggrovigliate, vicende storiche che caratterizzarono la vita e la progredita civiltà dei popoli orientali. Nonostante i reiterati ed apprezzabili sforzi, in tal senso compiuti, non si può certamente dire che sia stata raggiunta la meta di una soddisfacente ricostruzione dell'unitaria fisionomia dell'intiero settore, che resta sotto molti rispetti estremamente diseguale ed incongruamente frammentario. In una parola, fra le singole parti della suddetta civiltà non si sono potuti ancora stabilire gli opportuni e necessari raccordi e, di conseguenza, si reperiscono in gran copia palesi incoerenze, sconessioni di non lieve portata e disarmoniche sproporzioni, che difficilmente, anche in un immediato futuro, potranno essere ricomposte in guisa accettabile.

Pur tuttavia, va preso atto che sull'orizzonte che ci occupa si sono profilate anche sorprendenti, luminose, quanto inopinate, schiarite, che, in forza di adeguati procedimenti di pretta marca filologico-linguistica in una con la compiuta decifrazione di importantissime ed ermetiche iscrizioni, finora ribelli ad un retto intendimento, e massime in virtù di una analisi organicamente articolata delle stazioni monumentali più rilevanti, hanno condotto gli studiosi su nuove posizioni che implicano un radicale mutamento di giudizi, talvolta affrettatamente avanzati, circa alcuni essenziali nuclei di fonti. In tal modo sono stati messi a disposizione degli studiosi innumeri documenti preziosi, che per lungo tempo rimasero nella più sterile oscurità; sono altresì riemersi alcuni avanzi di antica letteratura orientale di grande momento, che hanno insospettabilmente schiuso notevoli e concrete prospettive di indagini e, quel che maggiormente conta, hanno fornita la chiave di volta per l'intelligenza di determinate concezioni politiche, per l'inquadramento di peculiari sistemi filosofici, nonché per una corretta interpretazione di molte norme e consuetudini giuridiche, che non hanno anticamente mancato di esercitare una larga e decisiva influenza.

Si tratta, nondimeno, di sporadici e circoscritti contributi d'ordine settoriale, che vengono ad allargare unilateralmente ambiti troppo modesti e limitati della storia. In definitiva, va pur detto che le notizie affiorate e i dati acquisiti se, da una parte, risultano di estremo interesse, poiché ci consentono di controllare alcune tesi che hanno affacciato gli storici greci, romani ed ebrei, dall'altra non ci permettono di ampliare il panorama delle nostre attuali conoscenze. Per contro, ci fanno vieppiù constatare come la maggioranza delle fonti fino ad oggi utilizzate denuncino, come rilevato, lacune vistose e storicamente incolmabili, ambiguità ed insana-

bili contraddizioni difficilmente fugabili, e come l'autorità e la veridicità di molte opinioni vadano convenientemente degradate a probabilità, proprie delle mere ipotesi.

Ciò che abbiamo detto in termini generali del Medio Oriente, può essere validamente esteso alla Fenicia e al suo ardimentoso popolo. Ma v'è di più. Le tenebre che cupamente si addensano, oscurando la incontestabile civiltà fenicia, sono addirittura più difficili a diradarsi. Difatti, ai fini di una sua adeguata ricostruzione critico-storica, non ci si può utilmente avvalere né dell'ausilio direttamente fornito dalla testimonianza degli antichi monumenti grafici orientali, di cui la Fenicia era estremamente e caratteristicamente povera, né del congruo apporto, come si potrebbe invece fare per l'interpretazione della civiltà degli Egiziani e dei Babilonesi, della storia della loro regione. La peculiare strutturazione fisico-morfologica della costa della Siria, sita a settentrione del promontorio del Carmelo e costituita da una angusta striscia di terra, su cui incombono convergentemente le ultime propaggini della Solilea, della catena del Libano e dei monti Nosairi, annullando praticamente l'intera superficie del suolo coltivabile, permette soltanto univoche illazioni che involgono direttamente lo storico e irreversibile comportamento dei suoi abitatori: l'indirizzarsi e spingersi, per dinamica ed ineluttabile forza di cose, verso il mare, per sviluppare il proprio e tipico modo di vita. E nel mare i Fenici ottennero un rapido prestigio politico non disgiunto da un rimarchevole successo economico, che procurarono loro un posto fortemente rappresentativo e largamente segnalato nella storia del mondo. Per primi, fra tutti i popoli civili dell'antichità, dovettero comprendere la dura necessità di affrancarsi dall'arida terra del paese, per poter costruire la propria indipendenza economico-politica, e di affrontare arditamente i gravi peripli delle sconfinite vie che il mare schiudeva loro. Ben presto fondarono importanti colonie e si eressero ad incontrastati dominatori del commercio e a supremi regolatori delle rotte del traffico marittimo, non tardando ad esercitare la loro indubbia influenza rinnovatrice su tutto l'antico oriente e in particolare modo sulla vita stessa dei popoli vicini.

A questo riguardo, non è inutile precisare che il successo sul mare, precocemente arriso ai Fenici, non è stato determinato dalla felice conformazione del paese né dalla disponibilità di adeguati porti. «Quello che si può affermare è piuttosto che essi, ad onta dei cattivi porti dei quali disponevano, divennero un popolo navigatore di primo ordine» (Pietschmann, *Storia dei Fenici*, Milano 1899, p. 40; cfr. pure Prutz, *Dalla Fenicia*, Lipsia 1876, p. VII). Per converso, le cause ultime dell'inarrestabile sviluppo della navigazione fenicia non vanno ricercate nei contorni esteriori della costa, ma più esattamente in tutta la generale conformazione e, come è stato ben detto, «in tutto l'insieme dell'articolazione plastica delle regioni marginali » (Pietschmann, *op. cit.*, p. 40). Nella disegnata prospettiva ben si

attagliano anche le acute osservazioni d'ordine strettamente comparativistico, svolte da Adolfo Bastian (*Quadri geografici etnologici*, Jena, 1873, p. 235, riportate dal Pietschmann, pp. 42-43).

«Confrontando i porti dell'antica Grecia e Fenicia, con quelli delle nostre metropoli commerciali moderne, Atene, Sidone, Tiro con Sidney, St. Francisco, Bombay, essi sembrano giocattoli da bambini, fatti per la storia bambina, e sono in giusta proporzione alle dimensioni del commercio di allora in confronto di quello di oggi. Nel porto di Sidney si può girare un giorno intero, senza veder forse neppure la metà delle navi che esso contiene; nel porto di Sidone si può entrare soltanto in un piccolo canotto per non urtare tosto contro il lato opposto. Il chiuso Mediterraneo non può formare le magnifiche baie e golfi che forma il libero Oceano, e le sue spiagge che si abbassano lentamente avranno suggerito esse stesse di tirare le navi a terra, invece di ancorarle in aperto mare».

Senza indugiare e senza addentrarci nelle travagliate questioni, che del resto in questa sede risulterebbero irrimediabilmente oziose, se la navigazione fenicia abbia avuto inizio negli ultimi due secoli del secondo millennio o invece alla fine del secondo millennio a.C.; e se questa debba essere messa in relazione, in armonia ad una suggestiva tesi avanzata dal Bosch Gimper, con la necessità avvertita dai Fenici di procacciarsi i metalli nella penisola iberica, dopo gli esausti rifornimenti in Cipro e in Asia Minore, una cosa è innegabilmente certa e che nessuno può fondatamente scuotere, che i Fenici fossero un popolo spiccatamente navigatore. Esistono anche, a tacer d'altro, concrete testimonianze nella Bibbia (in ispecie, vedasi l'episodio della «benedizione di Giacobbe», *Gen.*, XLIX, 13, ed *Ebrei, Storia*, XIII, p. 334) ed espliciti e puntuali riferimenti nei poemi omerici (precipuaemente, cfr. *Iliade*, XVII, 298-9; XXIII, 739; *Odissea*, IV, 83-5, 615-19; XIII, 272-85; XIV, 288, 291; XV, 115 ss.), che presentano chiaramente Fenici nel ruolo di navigatori di consumata esperienza.

Certamente la storiografia greca, per quanto, attiene ai rapporti intrattenuti tra questo popolo e il mondo greco, può essere incorsa in qualche errore, e avere esagerato nel ritenere storicamente esistite alcune fondazioni fenicie di città sul suolo greco, e l'indagine storica più moderna a sua volta ha supinamente e recettizamente recepito i dettami acquisiti e i dati elaborati su malsicuri criteri dalla cennata tradizione, prestando altresì un soverchio ossequio ad asseriti nessi e a pretesi ragguagli d'indole toponomastica, palesemente attinti al mito e al culto (cfr., Levi Della Vida, voce *Fenici*, in *Enc. it.* pp. 194 ss.). Ma non vediamo come tutto ciò possa in qualche modo infirmare, la irrefutabile azione storicamente esplicita dai Fenici, né legittimamente scuotere il dato oramai incontestabile che essi ebbero una parte di preminente rilievo nel commercio e nel traffico marittimo del Mediterraneo. Al fine di delineare schematicamente un brevissimo quadro del traffico marittimo svolto dai navigatori fenici, giova

rilevare che le loro prime avventurose imprese furono compiute verso le antistanti sponde dell'Egitto (continuando, in tal modo, e rinverdendo convenientemente l'alta tradizione instaurata in epoche più lontane dagli Egizi) e verso l'isola di Cipro. Le relazioni con la costa greca si stabilirono più tardi.

All'incontro, sembrano verosimilmente appartenere ad una fase più progredita della navigazione, fenicia, le spedizioni che essi, organizzarono nell'Egeo e nel Mediterraneo orientale e furono presumibilmente queste che decisero della prosperità e fortuna economica della città fenicia. Pare che la navigazione fenicia in Occidente si sia mantenuta, sul grande solco segnato dai navigatori egiziani, lungo la costa dell'Africa settentrionale. Ma è da ritenere fondatamente che tali traguardi fossero stati largamente superati dai Fenici, i quali, dopo aver toccato la Cirenaica e la Sievira, guadagnarono il territorio ove fu fondata in processo di tempo, la gloriosa Cartagine. Vanno parimenti considerate attendibili le congetture di coloro che sostengono che i commercianti fenici si spinsero inoltre su Malta, sulla Sicilia e sulla Sardegna, utilizzando adeguatamente come basi di partenza quelle dislocate in Africa.

Venendo più propriamente al nostro specifico tema, cioè al diritto marittimo fenicio, occorre osservare subito che gli storici delle sue istituzioni si sono dovuti arrendere di fronte a tanta umbratile materia e conseguentemente rinunciare a fare opera di scienza, attesa, non diremmo la penuria di specifici documenti tuttora esistenti, ma addirittura l'assoluta carenza di fonti che offrissentro al riguardo elementi sicuri di giudizio. Pertanto gli eruditi moderni, gli studiosi della regione fenicia, hanno necessariamente limitato ed esaurito il loro compito nella mera collazione di notizie ed in laconiche notazioni annalistiche; nelle loro opere, anche se condotte con notevole spirito critico, molte volte non si adduce, per le singole notizie, la testimonianza accertamente vagliata della fonte.

Il Dauvillier, all'inizio dell'interessante studio sul diritto marittimo fenicio che ha dato occasione a questa noterella e che qui appresso largamente riassumeremo delineando il povero e angusto panorama dello stato attuale del settore in questione, bene ha avvertito che finora possediamo soltanto l'isolata affermazione di Strabone (*Geographia*, XVII, I, 19, éd. Mueller e Duebner, Paris 1953, p. 681) che i Cartaginesi affondavano sistematicamente le navi straniere che navigavano verso la Sardegna o nei dintorni delle Colonne d'Ercole, ritenendosi titolari esclusivi del diritto d'uso delle rotte marittime che essi stessi avevano per primi battuto, esercitando così un dominio completo ed incontrastato su tutto il mare d'Occidente.

Ma come ognuno vede, si tratta pur sempre di notizie generiche e che per di più si riferiscono a Cartagine: perciò, come tali, non possono essere senz'altro ed assolutamente estese alla civiltà della madrepatria. Qui

può essere aggiunto anche che consimili ragguagli, dati per incidenza, e scarsamente circostanziati, poco hanno a che vedere con il diritto marittimo e peraltro valgono a fornirci appena un'idea assai poco viva e del tutto monca circa il complessivo andamento della storia dei Fenici.

Costituiscono un rimarchevole sintomo rivelatore del segnalato disagio, le osservazioni che la manualistica, italiana e straniera, del diritto marittimo (vedansi, ad es. da noi Pipia, *Trattato di diritto marittimo*, vol. I, Milano 1922, p. XXIV; Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, vol. I Torino 1929, p. 72; Lefebvre e Pescatore, *Manuale del diritto della navigazione*, Milano 1960, p. 8; presso la dottrina francesi vedasi per tutti il Danjon, *Traité de droit maritime*, vol. I, Paris 1926, p. 7; presso Tedeschi il Wagner, *Handbuch des Seerechts*, Leipzig 1906, p. 10) svolge in sede di cenni storici, parlando dei Fenici. Esse, nella ineliminabile e logica varietà di sfumature e di posizioni, pur sono tutte caratterizzate, sotto il profilo sostanziale, da un identico e fondamentale modulo espositivo: i Fenici – rilevasi – indubbiamente sono stati i più audaci ed esperti navigatori e i più fortunati commercianti dell'antichità atteggiandosi risolutamente ad incontrollati dominatori del traffico marittimo più cospicuo e più prosperoso di tutto il Mediterraneo, lungo le cui coste fondarono innumeri e ricchi empori e fiorenti colonie; ma, purtroppo, delle loro leggi non è rimasta storicamente niuna traccia.

In altre e più precise parole, si confessa categoricamente che la storia del diritto marittimo fenicio è generalmente per noi, nella sua massima parte, una storia senza documenti. Onde una siffatta storia, secondo le ornate narrazioni che ce ne sono state tramandate, o che ne sono state costruite dai moderni eruditi, sarà votata a rimaner una mera e semplice serie di fatti, scevri di contenuto determinato, sebbene cronologicamente ordinati, che non potrà necessariamente non degradare e sfociare in un'aneddotica inutile e marginale o in una cronaca fine a se stessa.

Talché, è di tutta evidenza che sarebbe davvero una manifesta e grave incongruenza parlare non solo di una storia concretamente distaccata dai suoi vivi documenti, ma maggiormente di una storia di cui non disponiamo di alcun documento: parimenti sarebbe ridicolo parlare dell'esistenza di un qualsivoglia oggetto di cui però nel contempo ignoriamo uno dei suoi fondamentali presupposti per la sua esistenza. A questo proposito, molto pertinente si rivela l'insegnamento di Benedetto Croce quando spiega che «una storia senza relazione col documento sarebbe una storia inverificabile; e poiché la realtà della storia è in questa verificabilità, e la narrazione nella quale si viene concretando è narrazione storica solo in quanto è esposizione critica del documento..., una storia di quella sorta, priva di significato e di verificabilità, sarebbe inesistente come storia» (*Filosofia - Poesia - Storia*, ed. Ricciardi, Milano-Napoli, p. 445).

Dal canto nostro ci domandiamo come si potrebbe mai interessere una

storia del diritto marittimo fenicio, indagare la *ratio* di alcune asserite sue norme giuridiche, individuare e determinare la struttura e l'intrinseca funzionalità di taluni istituti giuridici, senza un adeguato e positivo riscontro nelle correlative fonti? Di essi come è possibile restituire criticamente la genesi? Correremmo il serio rischio di recitare monotonicamente dei vuoti ragguagli, delle vuote narrazioni, assolutamente prive di verità, e, quel che è peggio, del tutto inutili, in quanto incomunicabili alle esigenze che presentemente animano e nutrono l'attualità storica del nostro diritto positivo.

Ma le notazioni che precedono non si attagliano affatto né caratterizzano il notevole studio sul diritto marittimo fenicio, condotto da Jean Dauvillier, storico dai larghi interessi intellettuali ed umani e di fine sensibilità giuridica, che merita di essere senz'altro segnalato a tutti i cultori del diritto della navigazione: la ricostruzione diligentemente operata dal suddetto scrittore non accusa, a nostro sommo avviso, disaderenze, dissociazioni e perniciose rotture dell'intimo nesso che viene a legare documento e narrazione. Questi sembra aver costantemente presente che il documento e la critica costituiscono le uniche «vere fonti della storia, cioè i due elementi della sintesi storica» (Croce, *op.cit.*, p. 431). Anzi è bene dire subito che l'esame critico, sulla scorta e al lume di una retta interpretazione di documenti finora inutilizzati, è esercitato con grande rigore e finezza, talché esso consente all'A. non solo di demolire molti vieti e ricorrenti miti e fruste tesi, avanzate sia dalla storiografia greco-orientale e sia dall'indagine storica più moderna, che ottundevano negativamente spiragli e orizzonti del settore in esame, ma anche di mettere in adeguata luce le più immediate distorsioni che essi implicavano, di chiarire soprattutto come i Fenici avessero acutamente elaborato un cospicuo nucleo di concetti giuridici originali, e come gli stessi praticassero nel corso del primo millennio a.C. un diritto commerciale e un diritto marittimo commerciale, che non hanno certamente mancato di esercitare la loro decisiva e larga influenza sul mondo greco e – per mezzo di questo – sul mondo romano. Dunque, alla stretta stregua delle conclusioni cui è pervenuto il D., deve correttamente operarsi una radicale revisione di tutte le deformazioni di prospettiva storica che hanno contraddistinto l'intero panorama fenicio, e fruttuosamente trarsi lo spunto per nuove e più ricche meditazioni su problemi di più largo respiro e di maggiori dimensioni.

Parimenti, va anche avvertito che l'A., nello studio attento delle fonti, nella ponderata discussione e nel vaglio accurato dei documenti, di cui è venuto a scoprire l'intima e storica portata, giovandosi sagacemente del consiglio di dotti amici, quali l'abate Larroche, addetto al Centro nazionale della ricerca scientifica e sapiente talmudista, è costretto talvolta a raffronti audaci e ad accostamenti scarsamente conducenti, di valore estrinseco.

Dopo la non breve discussione che precede, è necessario, senza ulteriore indugio, passare ad una accurata documentazione della sostanza del lavoro del Dauvillier.

L'A. premette correttamente un'organica illustrazione delle fonti (alle quali direttamente e sistematicamente rinviamo il lettore) di cui intende avvalersi per la sua ricostruzione, storico-critica, di alcune importanti regole giuridiche che disciplinarono il diritto marittimo fenicio.

Gli scavi eseguiti ad Ugarit, avverte il D., se da un lato hanno contribuito a portare alla luce i documenti del palazzo reale di questa città fenicia, recando notizie di indubbio interesse circa il diritto che vi si praticava, dall'altro non hanno servito a svelare nulla di particolarmente rilevante o che abbia qualche immediata o indiretta attinenza col diritto marittimo. Difatti, dalle tavolette reperite in Ugarit si induce soltanto la conferma della storica e positiva esistenza di innumeri rapporti commerciali proficuamente intrattenuti con l'isola di Creta.

Per converso, un cospicuo nucleo di regole giuridiche, sicuramente appartenente al diritto marittimo fenicio, affiora, a detta dell'Autore, attraverso una congrua opera di individuazione e di razionale isolamento, nel Talmud di Gerusalemme e che ulteriormente e sintomaticamente trova un puntuale e simmetrico riscontro nel Talmud di Babilonia. Tale serie di norme risultano essere state raccolte a un dipresso fra il 140, data a cui rimonta la redazione della Misna, e il 250, data a cui risale il compimento della Gémàrà del Talmud di Babilonia. Come ognuno vede, siffatta redazione è coevamente sorta al tempo dei grandi giureconsulti classici, chiosatori della *Lex Rhodia* e del diritto marittimo greco, da quest'ultimi definitivamente incorporato nel diritto romano ufficiale.

Alla stregua di quanto sopra, sarebbe palesemente inverosimile attribuire la concezione di consimili norme giuridiche ai rabbini. A tale riguardo, giova appena rilevare che giammai gli Ebrei sono stati un tipico popolo di marinai e hanno ognora manifestato verso l'immane vastità del mare la naturale repulsa, il terrore e lo stupore peculiari dei proprietari terrieri. Ogni iniziativa intrapresa in questo senso da costoro, oltre che rivestire l'innegabile carattere di una gesta straordinaria, cioè di una vicenda decisamente irripetibile, fu quasi sempre votata ad un irreparabile quanto eloquente insuccesso. Né taluni sporadici tentativi di alcuni marinai ebrei, messi in essere nell'urgere di indeclinabili necessità storiche e nel quadro di contingenze spiccatamente eccezionali, varrebbero a trasformare ed a contrassegnare il popolo ebraico siccome comunità di esperti navigatori. Ma, per una ordinata e circostanziata puntualizzazione delle vicende storiche che mossero gli Ebrei verso il mare, e che quindi mostra la sostanziale esattezza delle superiori osservazioni, rimandiamo direttamente il lettore al testo del Dauvillier.

Con le proposizioni che precedono, nessuno vuole peraltro – né può

seriamente farlo – contestare il fatto che il mondo ebraico abbia stretto costanti relazioni coi maggiori porti della Fenicia, in ispecie con quelli di Tiro e di Sidone. Il che emerge agevolmente dal Talmud, ove è detto che gli Ebrei vi venivano per trattare grossi affari, lasciando però le avventure e i rischi del mare ai più esperti Fenici e ai Greci. Ma quando l'occasione si profilò favorevole, essi non riluttarono, ad esempio, a noleggiare una nave e addirittura a divenire armatori, associandosi fra di loro. In questa prospettiva, ben si inserisce la vicenda estremamente interessante in cui alla decisione di un "béth dîn", cioè di un tribunale rabbinico, fu sottoposta una delicata questione di diritto marittimo. I rabbini, nel caso concreto, applicarono la tipica regola talmudica del «dînà dhémalkúthà dînà», che letteralmente può essere così resa : «la legge della sovranità costituisce la legge» oppure «la legge del paese straniero è obbligatoria per gli Ebrei che vi risiedono». Nella rilevata guisa, queste e molte altre norme giuridiche, attinte dalla Fenicia romana, penetrarono o furono sistematicamente recepite nel Talmud, nonostante fossero i rabbini a redigere o a coordinare le diverse parti dello stesso.

Pertanto, come non si può fondatamente affacciare perplessità circa l'origine squisitamente fenicia delle norme raccolte nel Talmud di Gerusalemme, del pari non siamo in grado di revocare in dubbio la medesima provenienza delle molte altre che corrispondentemente si rintracciano nel Talmud di Babilonia : queste non fanno altro che riprodurre la formulazione degli stessi principi e pervenire, in ordine a identiche fattispecie, ad univoche e sostanzialmente coincidenti soluzioni. Analogamente a quelle contenute nel Talmud di Gerusalemme, le regole del Talmud di Babilonia valgono a testimoniare la rapida e crescente diffusione e il fruttuoso accoglimento del diritto marittimo-commerciale fenicio, nonché a mostrare la sua conoscenza ed estesa pratica presso la comunità dei Babilonesi arsacidi. E trattandosi di una vetusta e residuale raccolta di consuetudini, tipiche della gente di mare, esse non possono non riguardare da vicino altro che inavicatori fenici.

Né, d'altra parte, sarebbe congruo configurare legittimamente un diritto marittimo che trovasse immediatamente e direttamente le sue scaturigini e il suo stimolo nel quotidiano esercizio del commercio presso il Golfo Persico. Il movimento di traffico, articolato durante l'epoca romana, era veramente modesto, e a ciò aggiungevasi il fatto non trascurabile che in Mesopotamia vi era assoluta carenza di alberi a legno duro, che consentissero la realizzazione e la costruzione di navi e di battelli, resistenti ai violenti flutti dei marosi: fu dunque giocoforza procacciarsi un adeguato legname attraverso le vie dell'importazione. Inoltre, non è inopportuno ricordare la significativa circostanza che nell'antichità nessuna città venne fondata nei pressi del mare e che specificatamente sotto i Seleucidi e gli Arsacidi la cittadella di Spasinou Carax, benché non molto distante dal

mare, pur sempre era situata all'interno della terra fra il Tigri e il Karum. Ma potrebbero addursi altre e decisive ragioni che ci autorizzerebbero ad escludere definitivamente l'ipotesi che lungo il litorale del Golfo Persico si reperissero bastimenti d'alto mare, adibiti alla navigazione, ed un apprezzabile manipolo di marinai. Il che viene convenientemente esplicito dal Dauvillier, che, giammai indulgendo alle disquisizioni erudite e a sterili e bizantini ragguagli, sembra sempre preferire le analisi precise e le osservazioni concrete, e che, anche quando propone nuovi criteri o nuove conclusioni, ama farlo, discorrendo con semplicità e discrezione mirabili.

Il compito a cui si sobbarca ora il D. è di estrema delicatezza ed essenzialmente si sostanzia in un'opera di accorta sceverazione di ogni elemento spurio ed estraneo che si annidi nel diritto ebraico. Agevolato non poco dall'insostituibile ausilio apportato dal mentovato studioso talmudista, dall'abate Larroche, l'A. ha oculatamente prescisso da tutti ciò che appariva presumibilmente appartenere al ragionamento e alle immancabili deduzioni dei rabbini, ed ha individuato ed isolato senza incorrere perniciosamente, si badi bene, nelle viziosità tecniche, tipicamente immanenti ad artificiosi procedimenti di induzione, un nutrito contesto di norme di incontestabile provenienza fenicia e di pretta marca giuridico-marittima. Alcune norme vengono dal Talmud stesso esplicitamente e direttamente riconnesse "agli usi della gente di mare", cioè vengono ricondotte sotto il peculiare suggello fenicio. Altre volte, la loro previsione normativa, risultando in stridente e insanabile contrasto con i principi basilari delle concezioni del diritto ebraico, postulava serrate e faticose giustificazioni da parte dei rabbini, nel tentativo di comporre armonicamente nelle linee sistematiche del proprio ordine giuridico. In tal modo, l'A. è in grado di procedere ad una soddisfacente ricostruzione di alcune importanti norme del diritto marittimo, che erano state in vigore nelle diverse città fenicie, indubbiamente in Tiro e in Sidone, così vicine alla Palestina.

È ovvio che queste regole non sono state create in quell'epoca, poiché allora sarebbe stata più verosimile e conducente l'adozione delle norme marittime greche, che ricevertero persino solenne consacrazione nel diritto romano ufficiale. Difatti, appalesandosi più logore e con contrassegni decisamente rudimentali, sicuro indice di una primitiva coscienza giuridica, a confronto di quelle appartenenti al diritto greco, dovevano, derivativamente, affondare le loro radici storiche in tempi più remoti.

Non è possibile però determinare una data sufficientemente certa della loro epoca: con grande probabilità dovettero risalire a molti secoli addietro, e segnatamente al tempo in cui i Fenici, partiti dalla loro madrepatria, fondarono vasti empori e fiorenti colonie su tutte le coste meridionali del Mediterraneo, nonché sul litorale della Sardegna, della Sicilia e della Spagna, avventurandosi altresì sulle rotte dell'Atlantico e dell'Oceano Indiano.

Venendo ad analizzare le caratteristiche più salienti di alcuni importanti istituti giuridici risalenti alla Fenicia, l'A. in primo luogo riporta le questioni che si andavano agitando in tema di vendita di navi e che vennero risolte alla stregua dei principi formulati dalla Misnà, la cui redazione risale al 140 d.C. e che contiene incontestabilmente le norme del diritto ebraico aventi forza di legge. La cennata raccolta scolpiva essenzialmente due distinte sorte di vendita: questa tipologia non poteva con certezza essere stata elaborata ed introdotta dai giuristi ebraici, ma deve correttamente metter capo al diritto fenicio.

Il primo tipo di vendita ha per oggetto la nave e tutto ciò che è necessario alla sua navigazione. Dispone espressamente la Misnà che «colui che vende un battello vende nel contempo l'albero (torén), la vela (nés), l'ancora (ògén) e ogni apparato (manhîgîn)». Le navi mercantili risultavano, infatti, corredate da tre a quattro ancore che quasi sempre venivano costruite in ferro e in guisa di una T; soltanto in un secondo tempo i bracci vennero piegati in avanti, in modo che le punte potessero più agevolmente attaccarsi al fondo del mare. Sempre in prosieguo di tempo, ad esse venne applicato un ceppo, che in una prima realizzazione venne posto sullo stesso piano dei bracci; in una seconda, in via perpendicolare agli stessi. Tale strutturazione, logicamente, era la più consentanea, costringendo almeno uno dei due arpioni a radicarsi fortemente. È altresì da notare che talune ancore in ferro, lunghe e strette, presentavano la caratteristica di essere foderate in legno; tal'altre erano rivestite integralmente in piombo. Per converso, le ancore più grandi, cioè quelle da sei a otto metri e il cui peso oscillava fra cinquanta e quattrocento chili, erano in legno e convenientemente munite di un ceppo di piombo.

Dopo la minuta descrizione che precede, la Misnà ritorna alla vendita delle navi e precisa che il venditore, con l'atto di disposizione, non ha per ciò stesso ceduto gli schiavi, né quelli che erano al governo della nave, né gli schiavi personali, né i sacchi (marsúphîn), né il carico (éntégé). In una parola, la nave è venduta con tutti i suoi apparati, ma senza equipaggio e carico.

Dal canto suo la Tóséptà, che è una raccolta di pareri, per altro disattesi dal rabbino Yúdà e dalla sua scuola in sede di redazione della Misnà, sempre in tema di vendita di navi, precisa che «colui che vende il battello vende pure la scala (éskàlà) ed il serbatoio d'acqua del battello (béth hammaim)». Ad esempio la scala, cui fa espresso riferimento la Tóséptà, si trova raffigurata in diversi dipinti ellenici, ed aveva il precipuo scopo di sbarco in terra, di discesa nella stiva, e di ascesa ai pennoni - come si può constatare esaminando il mosaico d'Althiburus, che rappresenta differenti varietà di navi esistenti all'epoca romana. In una raffigurazione si vede scolpito un marinaio che, salito sulla scala a pioli, è tutto impegnato a imbrogliare le vele. L'acqua potabile veniva spesso conservata in casse

di legno intonacate all'interno con pece. Tali casse, che avevano l'indubbio pregio di essere leggere, presentavano, peraltro, l'inconveniente che l'acqua non vi rimaneva a lungo potabile. Viceversa, gli spessi coppi di terracotta la conservavano perfettamente fresca, ma avevano un peso considerevole.

«Ma – prosegue la Tóséptà -- egli (colui che vende la nave) non ha venduto la vela (yésîîn) né i pennoni (yésàwîn)».

La cennata raccolta riporta altresì i puntuali termini di una interessante controversia che, in caso di vendita della nave, s'incentrava sul canotto ad essa pertinente. Difatti, i battelli mercantili generalmente avevano in dotazione almeno un canotto, che, in costanza di navigazione, non era situato sul ponte, come si potrebbe a prima vista pensare, bensì veniva rimorchiato da poppa. I canotti di simile fatte, trainati dalla nave, trovano efficace riscontro, ad es., in un bassorilievo esistente nel Museo Torlonia a Roma.

Sulla questione testé menzionata, il rabbino Simmaco, discepolo del rabbino Meir, avvertiva che il canotto doveva ritenersi compreso nella vendita della nave «Colui che vende il battello con esso vende il dúghîth» (locuzione che designa, in dialetto armeno palestinese, il canotto).

Nello stesso senso statuisce la Gémàrà di Bàblî, per bocca di due rabbini. Rabbî Nathan testualmente si esprime: «colui che vende il battello vende con esso il bîssîth». Sempre a questo riguardo Rabbi Ràbhà ha cura di chiarire che «dtîghîth è la stessa cosa di bîssîth» ovverosia il canotto.

Questo tipo di vendita era largamente diffuso nel mondo mediterraneo, ma, osserva il D., non concretava affatto una spiccata peculiarità della Fenicia. Basti por mente al fatto che già Labeone, che scriveva sotto il regno di Augusto, conobbe la vendita della nave con tutti i suoi apparati (*navi cum instrumento*) ed ebbe modo di attestare anche l'effettiva esistenza della vertenza di sopra riportata. A tale proposito, condivide l'opinione dei rabbini, secondo cui la vendita della nave si estendeva anche al canotto. In contrario avviso erano andati, ma, a detta del Dauvillier, erroneamente, Alfeno Varo, Paolo e Ulpiano, che, così speciosamente, argomentavano: il canotto non può annoverarsi fra gli apparati della nave, poiché, pur differenziandosi nettamente dalla stessa per le sue minori dimensioni, partecipa però della sua stessa natura.

Il secondo tipo di vendita ha, invece, ad oggetto la nave armata ed equipaggiata, compreso tutto il carico. È sempre la Misnà, che, dopo avere individuato la prima varietà di vendita e avere specificato tutto ciò che in essa segnatamente rientrava, dispone ulteriormente: «Ma se egli (il venditore) gli (al compratore) ha dichiarato che gli vende la nave con tutto ciò che è dentro, allora tutto è venduto». Nella descritta ipotesi, il compratore acquista anche gli schiavi che erano di appartenenza del proprietario della nave (a tal'uopo non è inutile ricordare come la Gémàrà del Bàbli

distingua gli schiavi che integravano il personale tecnico e l'equipaggio, cioè quelli che pilotavano la nave, dagli schiavi, adibiti alla sorveglianza del carico, che concretavano il personale di sotto coperta), risultando così ceduti in una col bastimento. In buona sostanza, ricadeva nell'orbita del diretto oggetto di vendita, anche il materiale tecnico di esercizio, i sacchi di pelle atti a custodire il carico e il carico medesimo.

Stando strettamente al tenore della Misnà, sarebbe altresì ipotizzabile, in ultima analisi, un terzo e ben identificato tipo di vendita, le cui caratteristiche si sostanziavano nel fatto che la nave è venduta sì con gli apparati e l'equipaggio, ma senza il carico.

Come ognun vede, nella condotta disamina tipologica dell'istituto della vendita, son già tutti presenti, profilandosi nettamente sullo sfondo, non solo tutti i germi che porteranno più tardi la dottrina romana ad annoverare la nave nel genere categoriale delle *res connexae* (*omnia quae conjuncta sunt navi, velini gubernacula, malum, antemnae, velum quasi membra navis sunt*) L. 44 D. XXI, 2, ma soprattutto si rinviene puntualmente il nucleo fondamentale, caratteristico sia della tesi, elaborata dalla dottrina meno recente, che considera l'insieme della nave e degli accessori come una *universitas facti* o *rerum*, sia della teorica più moderna, comunemente e più meditatamente ricevuta, formulata per primo dal CASANOVA, che configura il complesso formato dalla nave e dalle sue pertinenze siccome "unità pertinenziale".

Sulle più salienti caratteristiche e sulle note essenziali che contrassegnarono le navi fenice il D. svolge varie notazioni di rimarchevole rilievo, che decisamente contribuiscono ad allargare ed arricchire vieppiù il quadro della storia del diritto marittimo fenicio.

Tali navi si diversificavano, per quanto rifletteva le dimensioni tecniche: vi erano quelle di piccolo tonnellaggio, che venivano molto probabilmente adibite a viaggi lungo la costa; le altre, cioè i grandi bastimenti, che venivano destinate alla navigazione alturiera, recavano la significativa denominazione di "navi di Tarsîs", alla stessa guisa con cui noi attualmente designamo i moderni transatlantici. Ma i Fenici chiamavano più peculiarmente questi ultimi con la locuzione "gaul", vale a dire rotondo, in evidente e diretta relazione con la loro forma geometrica. Si trattava, in definitiva, di potenti e massicci bastimenti, virtualmente capaci di trasportare ingenti e voluminosi carichi, e che, tenendo adeguatamente la rotta, assicuravano altresì, a tutto il personale presente a bordo, condizioni di sufficiente abitabilità.

Navigando le navi fenice essenzialmente con la vela, i remi venivano utilizzati soltanto per la manovra e, nel caso di bonaccia, il loro preventivo impiego permetteva che la nave non si arrestasse *ex abrupto*. In un sarcofago risalente alla fine del I secolo o all'inizio del II secolo dopo la nostra era, e scoperto a Sidone, si trova efficacemente raffigurata una ti-

pica nave di Tarsîs, di cui è appunto parola nella Misnà. Lo stesso tipo di nave si rinviene figurativamente rappresentato su una moneta di Babilonia, rimontante al tempo di Eliogabalo (218-222). Vi prospetta una nave affiorante al livello dell'acqua, il cui scafo, stagliandosi marcatamente fuori dalla stessa, è incurvato caratteristicamente a collo di cigno. Un bastone di legno sostiene una fiamma a punta biforcuta. Anche la prua è rialzata, ma leggermente meno della poppa, e culmina in una piccola loggia destinata, presumibilmente, ad accogliere o la vedetta, o il marinaio specificatamente addetto a sondare il fondo del mare mediante un apposito lungo gancio. Lo scafo è tutto rinforzato da precinte, consistenti in membrature di legno che progressivamente raggiungono la parte posteriore. Per quanto attiene ai ponti, è d'uopo dire che quello posteriore è sollevato, mentre quello, sito a prua, è al livello del bastingaggio. Il timone è ingegnosamente realizzato con la stretta e vicendevole congiunzione di due remi posti, il primo in un verso, il secondo nell'altro, nella parte posteriore della nave. La pala del remo si appalesa completamente libera, in guisa che possa esercitarsi su di essa una più energica azione. Vi è un piccolo albero, leggermente inclinato in avanti, munito di una piccola vela, che indubbiamente aveva lo scopo di agevolare la manovra e la virata della nave. Per converso, l'albero più alto e più solido, a cui è applicata una vela quadrata convenientemente rinforzata da cuciture e sostenuta da un apposito pennone, giganteggiava al centro del bastimento. I cordami, che dall'albero giungevano fino all'estremità del pennone e alla parte inferiore della vela, ne permettevano il governo. Sulla sommità garriva una bandiera quadrata.

Dopo questa dettagliatissima descrizione e l'introduzione di altri perspicui ragguagli d'ordine comparativistico, il D. può con tranquillante e testuale attendibilità concludere che i Fenici possedettero idonei bastimenti per la navigazione alturiera, la cui grandezza doveva essere pari a quella delle nostre navi di media portata, e il cui prezzo, con grande probabilità, doveva essere esasperatamente elevato.

Ora è venuto il momento di render conto delle principali norme giuridiche che disciplinarono il contratto di noleggio, che venne dai Fenici considerato, in armonica aderenza alla configurazione babilonese, siccome locazione di nave.

Da un rilevante numero di documenti commerciali emerge che i Fenici avessero chiaramente mutuata dai Babilonesi la nozione di noleggio, attesi i continui e stretti scambi storicamente venutisi a stabilire fra i due popoli. Aggiungasi che una consimile nozione si reperiva altresì nel diritto greco, ove veniva accostata, o senza residui assimilata, alla locazione di una casa.

Andavano tenute accuratamente distinte due sorte di noleggio: il noleggio totale di una nave, e il noleggio parziale. Nella prima ipotesi, che era

quella che prevalentemente ricorreva nell'epoca in cui la maggior parte dei battelli erano di piccolo tonnellaggio, si noleggia un battello di una certa capacità ad un battelliere, il quale pagherà per giorno tanto danaro corrispondentemente al suo prezzo. Nella seconda ipotesi – cioè quella di noleggio parziale – il nolo veniva pagato a seconda della misura di capacità.

Parimenti, la Tóséptà del Talmud di Gerusalemme scolpisce la distinzione di sopra tracciata, e precisa ancora che nella fattispecie di noleggio parziale siamo di fronte ad un noleggio di nave da parte di più persone. Insegna sempre il cennato testo che il nolo veniva determinato in base al peso delle merci e secondo il numero delle persone che avevano noleggiato la nave, e non secondo il valore del carico. Inoltre il nolo era proporzionale al tragitto. Al riguardo giova osservare che i Fenici ordinariamente non praticavano il noleggio *ad valorem*, ma secondo il peso del carico che veniva trasportato, mentre i Babilonesi per la relativa e stessa determinazione si rifacevano al criterio della capacità, cioè al volume del carico. Cosicché, il sistema fenicio appariva più congruo e più si avvicinava al sistema praticato attualmente, in cui il nolo molte volte viene calcolato secondo il peso, in specie quando si tratta di carico di merce pesante.

Talora veniva computato sul solo volume, come disponeva il sistema babilonese; il che avveniva per le merci di peso noto, quali erano i liquidi. Per le merci leggere, si aveva contestualmente riguardo sia al peso e sia al volume, uniformandosi così, ai due sistemi per ora raffrontati. Il *nolo ad valorem* ricorreva solo eccezionalmente per le merci preziose, il cui valore era quello dichiarato. Il prezzo del nolo poteva essere pagato prima o dopo il viaggio.

Un tale criterio discretivo era non solo operativo al fine di una congrua identificazione di due ulteriori varietà del contratto di noleggio, ma soprattutto rilevante ai fini di una corretta applicazione della normativa sull'accollo dei rischi del mare.

Ad esempio, nel caso di un naufragio, se il caricatore aveva già pagato il nolo, non poteva utilmente ripeterlo. Nell'evenienza inversa, non era tenuto a versarla. Una consimile norma è puntualmente riportata da Rabbi Nàthàn, che visse nella seconda metà del sec. II.

Ordunque, occorre subito osservare che questa disciplina contrastava in guisa patente ed insanabile con il diritto ebraico, e i rabbini conseguentemente molto si adoperavano per esplicitarla, introducendo appositamente alcune distinzioni o avanzando congetture, peraltro del tutto estranee alla stessa.

Pare che la norma di cui è parola riflettesse la partizione che segue: se il nolo era già stato pagato, si assumeva che il caricatore avesse voluto stipulare un contratto di noleggio, il quale sarebbe risultato integralmente eseguito, esattamente dal momento in cui la nave era stata messa a sua disposizione. Per contro, se il caricatore intendeva pagare il nolo a viaggio

interamente compiuto, voleva dire che egli aveva divisato di porre in essere essenzialmente un contratto di trasporto, la cui obbligazione principale sarebbe risultata estinta solo quando il carico fosse felicemente giunto al porto di destino. Laonde, la prima forma di contratto accollava i rischi del mare al noleggiatore, la seconda all'armatore. Osserva opportunamente il Dauvillier, che le due soluzioni formulate dai Fenici erano in antitesi con quella rampollante dal diritto romano, che, come è noto, prevedeva che nell'eventualità di un naufragio, il caricatore potesse in ogni caso reclamare il nolo, giacché l'obbligazione derivante dal contratto di trasporto sarebbe, nella ipotizzata vicenda, rimasta definitivamente insoddisfatta. Purtuttavia, essendo quest'ultima soluzione comunemente recepita nelle moderne legislazioni, la clausola del "nolo acquisito ad ogni evento", che frequentemente ricorre nell'attuale prassi dei traffici marittimi, non fa, in ultima analisi, altro che riproporre la peculiare e netta dualità delle due differenti soluzioni, che avevano avuto vigore presso i Fenici.

Ma mette conto richiamare la nostra attenzione su una norma espresa, sempre del Talmud di Babilonia, che in materia di noleggio spicca per la sua stranezza e che qui assume notevole interesse: «se colui che ha noleggiato una nave la scarica a metà del tragitto, paga la metà del nolo ed il proprietario della nave non può pretendere di più; questi non può essere che scontento del commerciante a cui ha noleggiato la nave». A termine della succitata norma, agevolmente si evince che al caricatore competeva la facoltà di rescindere il contratto a metà del viaggio, ove avesse trovato in uno scalo di un qualsivoglia porto la possibilità di vendere la sua merce ad un prezzo da lui reputato vantaggioso. Orbene, un siffatto potere di annullamento da esercitarsi in costanza di viaggio, ci fa rilevare il D., doveva necessariamente postulare una navigazione per scali, come appunto praticavano i Fenici (i quali, caratteristicamente e sistematicamente, sollevano rimpiazzare le merci con quelle del paese in cui vendevano le proprie, e una navigazione alla ricerca del nolo: né più né meno come succede oggi nella navigazione *tramping*).

Sempre in tema di noleggio e nell'ipotesi di naufragio, il Talmud riferisce una peculiare usanza locale che sarà bene qui non pretermettere: colui che noleggia una nave è obbligato, alla scadenza del contratto, a riconsegnare la nave, o a pagarne l'intrinseco valore, nel caso che essa risulti rotta. Nota l'A. che la menzionata usanza locale non fa altro che statuire a carico del noleggiatore una tipica ipotesi di responsabilità oggettiva, ed aggiunge che è un vero peccato che la fonte non precisi ulteriormente il porto, ove avesse vigore un simile uso. Ma in ordine a siffatta regola, urtante vistosamente con la concezione del diritto ebraico, nonché con quella del diritto babilonese, si può trarre la sicura illazione che la stessa appartenga ad un uso fenicio. Difatti, le leggi babilonesi prevedevano una responsabilità soggettiva, che si fondava sulla colpa del battelliere della nave o del

capitano, come ci è dato desumere dal Codice Sumerico di Lipit star: se qualcuno ha noleggiato un battello e se il battelliere per avventura non ha seguito la rotta preventivamente e consensualmente fissata, e causa la distruzione del timone sopra uno scoglio, questi dovrà indennizzarne il proprietario. Dal che si arguisce con sufficiente chiarezza che la responsabilità veniva fondata sulla colpa, che nella specie era consistita nella violazione dell'obbligo contrattuale di tenere quella determinata rotta in luogo di altre.

Uguualmente, nel Codice accadico d'Esnunnak si legge intorno alla negligenza del noleggiatore quanto segue: se colui è negligente e lascia affondare la nave, egli risponderà per tutto ciò che ha lasciato perire. Talché, la colpa si individua puntualmente nella negligenza: in altre parole, il noleggiatore era tenuto ad adottare, nell'esecuzione del contratto, quella che i giureconsulti romani avevano denominato *diligentia*. Nel caso contrario, la relativa indennità doveva investire correttamente sia il valore del battello, sia il valore del carico.

È altresì estremamente significativo il fatto che il Codice di Hammurabi riproduca di peso le disposizioni contenute nelle leggi d'Esnunnak testé illustrate. In primissimo luogo, scolpisce questa fattispecie: un battelliere ha noleggiato un battello per poi, a sua volta, subnoleggiarlo per proprio conto. Questi – dispone il cennato codice – risponderà, se la nave vada a picco, per sua negligenza. Di conseguenza, dovrà rifondere il proprietario del battello del suo integrale valore.

Sempre il Codice di Hammurabi contempla l'ipotesi in cui un qualsivoglia commerciante abbia noleggiato un battello, e nel contempo impegna l'opera e il servizio di un battelliere. Qui al noleggio della cosa – rileva il D. – si unisce il contratto di servizi. Orbene, anche nell'ipotizzata vicenda, il battelliere, se per sua disattenzione e quindi per sua negligenza affondava la nave, avrebbe dovuto, derivativamente, ristorarne il proprietario, e ove anche il carico fosse andato, per avventura, perduto dovrebbe parimenti essere risarcito del valore il proprietario.

Consimili norme, avverte l'autore, non rivestendo uno spiccato carattere pubblicistico, potevano essere legittimamente sostituite dall'autodeterminazione delle parti, le quali avevano appunto la facoltà, nel mettere in essere un contratto di, noleggio, di contemplare ipotesi di responsabilità oggettiva, cioè prescindenti da ogni colpa del battelliere, e chiaramente derogatrici della ordinaria disciplina vigente, che si incentrava sulla responsabilità soggettiva. Tali clausole, ci informa l'A., si rinvennero in gran copia in molti atti commerciali del tempo, di cui sono consultabili i correlativi documenti.

Ad esempio, in un contratto di locazione, il locatario che noleggiava la nave, ne assumeva corrispondentemente la esplicita custodia: se il bastimento fosse affondato egli sarebbe stato tenuto al pagamento di una

mezza mina d'argento, che coincideva puntualmente al valore della nave. In un altro contratto si rinviene una clausola in forza della quale si sanciva rigorosamente che la nave doveva essere riportata alla banchina del suo proprietario in ottimo stato. E, del pari, in altri due contratti rispunta la clausola in discorso.

A tale proposito, il Dauvillier soccorre a spiegarci che in questa pratica commerciale, che statuiva, sebbene variamente, una responsabilità oggettiva, si debba vedere e rintracciare l'origine di un uso locale che era stato in vigore in uno o più sconosciuti porti della Fenicia. Che si tratti di un uso locale, chiarisce l'A., è proposizione del tutto intuitiva, in quanto in altre città fenicie la responsabilità soggettiva, fondata sulla colpa, aveva di gran lunga la predominanza. Difatti, in questi porti gli operatori economici del tempo si sarebbero con molta attendibilità uniformati al sistema giuridico del diritto comune vigente nell'antica Babilonia.

Ancora il Codice di Hammurabi sancisce una attenuazione della responsabilità patrimoniale in capo al battelliere, se, nel caso di naufragio della nave da lui causato, riesce a rimettere a galla la nave. Intorno a tale regola l'A. afferma che non è possibile sapere con sicurezza se essa sia stata accolta dal diritto fenicio; comunque, argomenta sempre il D., il rimettere a galla una nave affondata nel mare, s'appalesa impresa possibile se la stessa riposi su un bassofondo, in ogni caso è sempre più ardua di quella che si richiederebbe nell'ipotesi in cui la nave si ritrovasse nel letto di un fiume. Perciò, conclude l'A., non stupirebbe nessuno che una consimile controversia non sia mai stata sottoposta alla decisione dei rabbini.

Da quanto precede emerge chiaro come sia stata acutamente condotta l'individuazione dei vari bisogni pratici che hanno sottinteso e sostanziato il giudizio storico del Dauvillier. Né la sua ricostruzione del contratto di noleggio presso il popolo fenicio, operata sulla base di fonti inconsuete, che noi di sopra abbiamo partitamente ed ordinatamente riportato, giammai denota perniciose fratture, ne è inficiata da artificiosi ed affrettati procedimenti induttivi, ma si mantiene indissolubilmente aderente alla prassi e alle peculiari esigenze della vita effettuale dell'epoca. Ora, ove volessimo grossolanamente istituire un raffronto comparativo fra tale schema formale di noleggio, storicamente esistito in Fenicia, con quelli enucleati (locazione, noleggio, trasporto) dalle moderne legislazioni, è chiaro che esso apparirebbe in più punti spezzato dal sopravvenire di nuovi interessi e dall'imperioso ed inarrestabile urgere di esigenze concrete del tutto diverse. Ma il precipuo compito dello storico del diritto si risolve essenzialmente nel rifare presenti i bisogni e nel rendere viva la funzione cui un determinato strumento in una data epoca in fatto fu piegato. Nel che il D., a nostro sommo avviso, è pienamente riuscito.

Maggiore interesse rivestono le conclusioni cui perviene l'A. in tema d'avaria, le quali, ove si rivelassero fondate e convincenti, postulerebbero

correttamente la necessità che i precedenti storici, inerenti a tale istituto, debbano non solo essere collocati in una luce prospettica differente, ma soprattutto essere soggetti ad una adeguata revisione. Pertanto, di nuovo, è opportuno seguire, passo passo, il D., nel suo efficace e schematico excursus storico.

Giova ancora polarizzare la nostra attenzione sulla Tósépthà del Talmud di Gerusalemme, che ha manifestamente configurato la tipica ipotesi del getto delle mercanzie in mare, effettuato per alleggerire una nave sotto l'incombenza di una tempesta. La cennata raccolta testualmente s'esprime: «Se nel resistere ad una tempesta, un vascello ha dovuto lanciare le merci in mare, le perdite si ripartiscono in ragione del peso e non in ragione del valore». Tale norma trova altresì puntuale e sintomatico riscontro nel Talmud di Babilonia: «una nave si trova in mare, e minaccia di calare a picco, viene alleggerita; la valutazione deve farsi in base al peso e non in base al valore, e con ciò non viene apportata niuna deroga all'usanze della gente di mare». Dunque, in entrambe le formulazioni, il contenuto normativo rimane lo stesso: nel caso di getto della mercanzia per la salvezza della nave, è fatto obbligo di contribuire, poiché tale getto è avvenuto per la comune salvezza. E in ciò risiede la nota essenziale dell'avaria comune.

Sotto questo angolo visuale, il D. mette in evidenza che l'ipotesi contemplata ha presso i Fenici per logico ed indeclinabile presupposto il contratto di noleggio parziale (p. 59), che come avemmo occasione di rilevare nelle pagine che precedono, era caratterizzato dalla circostanza che la nave era stata noleggiata da più persone. Sempre nella disegnata prospettiva, ben s'inserisce l'altra osservazione del nostro scrittore, secondo cui, la regola fenicia della quota da stabilirsi sul parametro del peso del carico e non su quello del suo valore, palesemente risente e s'armonizza con la peculiare strutturazione fenicia del noleggio: come si ricorda, anche il nolo veniva significativamente computato alla stregua del peso della merce caricata.

Come ognuno ha modo di rilevare, siamo di fronte, anche in questo caso, ad una embrionale ed arcaica forma dell'avaria, la cui primitiva e caratteristica fisionomia può ben considerarsi come imperfetta ed arretrata rispetto al sistema adottato nell'isola di Rodi, ove l'incidenza del pregiudizio economico veniva rapportata al valore di acquisto delle merci gettate, e al prezzo di vendita del carico salvato.

Comunque, avverte il D., le origini della norma da ultimo riprodotta non debbono fondatamente rintracciarsi presso il popolo babilonese. Il che s'inferisce da un vario ordine di rilievi, tra loro strettamente connessi. Anzitutto, perché essa non è stata accolta in nessun testo legislativo ufficiale, né ha trovato concreta consacrazione in alcun atto commerciale posto in essere dai Babilonesi. Secondariamente, perché la questione

del getto non è stata mai posta relativamente alla navigazione fluviale, l'unica tipicamente praticata da questa popolazione. Infine, perché presso i Babilonesi la navigazione marittima, non diciamo sia stata radicalmente preferita, ma è sempre stata dagli stessi ritenuta scarsamente importante, e quindi relegata ad un ruolo davvero modesto.

Perciò, conchiude il D., la norma in questione non può essere altro che una creazione dei Fenici, i quali hanno ognora navigato in alto mare e percorso in lungo e in largo tutto il Mediterraneo, penetrando molte volte, con brevi incursioni, nell'Atlantico e nell'Oceano Indiano.

A questo punto l'A. svolge un rilievo testuale e, a nostro modesto parere, decisivo, che dovrebbe fugare le ulteriori perplessità che potrebbero sussistere sull'attribuzione dell'origine dell'istituto dell'avaria comune ai Fenici. Il Talmud, osserva molto esattamente lo scrittore, invoca, *apertis verbis*, in materia d'avaria, che gli usi del mare non debbono soffrire alcuna deroga. Accettandosi tale tesi, come a noi sembra di dover fare, possiamo, anzitutto, dire che i Fenici furono i primi teorizzatori dell'avaria comune, e di conseguenza ricondurre all'epoca in cui essi vissero, e non già al precedente storico, comunemente accolto, costituito dalla preclara e disputata *Lex Rhodia de jactu*, la prima tappa di quel graduale e costante processo che storicamente interessò e caratterizzò l'istituto in parola, e che va quindi dalla primitiva e rudimentale concezione fenicia fino a quello che può considerarsi il punto di arrivo rappresentato dagli ordinamenti giuridici moderni. In secondo luogo, siffatto modo di vedere attesa eloquentemente che i Fenici, se da una parte mutuarono dai Babilonesi un rimarchevole numero di schemi giuridici (ad es., l'idea del noleggio, modellato ed equiparato alla locazione della nave), dall'altra svilupparono, autonomamente ed inconfondibilmente, un positivo ed incontestabile filone normativo, poggiante su concetti giuridici genuinamente originali.

Se così è, rileva il D., allora anche i Greci, molto plausibilmente, avrebbero mutuata dai Fenici la nozione di avaria comune: difatti, in tal senso depone la circostanza oramai pacifica che, prima dell'arrivo dei Greci, Rodi fosse primieramente colonizzata dai Fenici, che vi fondarono le città di Iasilos e di Camiros. In seguito ne avrebbero raffinato la tecnicità del meccanismo, spostando opportunamente il parametro valutativo delle merci gettate, dal peso al valore. Parimenti, nel quadro della superiore considerazione, anche la *Lex Rhodia de jactu* dovrebbe conseguentemente denunciare nette e marcate origini fenicie.

Dopo un'ultima ed attenta esegesi del Talmud di Babilonia, l'A. sostiene che presso i Fenici sarebbe stata praticata altresì una forma, in nuce, di assicurazione marittima. «Coloro che navigano – dispone testualmente il cennato Talmud – hanno la facoltà di sancire questa condizione, che se la nave si spezza, se ne pagherà un'altra». Ma subito dopo v'ha un'altra disposizione, che in parte chiarisce il contenuto normativo della prima:

«Se per caso il capitano fosse andato in luogo ove le navi non devono andare, non lo si deve pagare» (naturalmente, il valore della nave). Da quanto precede s'induce che un embrionale strumento assicurativo sarebbe risultato operativo soltanto nella ipotesi in cui vi fosse stato da risarcire un danno non imputabile. Pertanto, è un vero e proprio peccato che il Talmud non ci prospetti ulteriori dati testuali, che si sarebbero, nella specie, rivelati preziosi, ai fini di una più congrua comprensione delle particolari modalità del suddetto congegno, e per penetrarne il concreto e peculiare atteggiamento, nonché la sua intima essenza giuridica. Cosicché, sul punto possono solamente avanzarsi più o meno attendibili congetture. E ciò ha fatto appunto il D., che reputa non infondato pensare a dei banchieri, che, in contropartita di forti interessi, si sarebbero accollati tutti i rischi del mare. Ma qui l'A. sembra dare maggior credito ad un'altra spiegazione, che ben s'armonizza con il pensiero di Stefano Gsell, il più autorevole e acuto storico di Cartagine: gli armatori innegabilmente formarono fra di loro società, che avevano anche il precipuo scopo di sopportare, in favore di tutti i partecipanti, il notevole danno economico derivante dalla perdita della nave, che doveva essere non imputabile. Ugualmente, anche in Cartagine, come testimonia il succitato studioso, armatori e banchieri si unirono in società, per contenere l'entità dei rischi insiti nel commercio marittimo e per potenziare inoltre i loro mezzi di azione. Talché, ci spiega sempre il Gsell, ogni operatore economico, pur partecipando a numerose intraprese economiche, messe in essere da siffatte società, non esponeva altro che una quota del suo capitale.

Per quanto attiene all'urto, nessun fruttuoso dato giuridicamente rilevante emerge dalla disamina dei testi utilizzati finora dal D., il quale, anche in questa sede, ha modo peraltro di svolgere rilievi e ricostruzioni di grande interesse, e che se anche non direttamente riguardano il diritto marittimo fenicio, pur sempre apportano un chiaro contributo d'ordine storico, che non ci è dato, all'incontro, reperire in trattazioni specificamente riflettenti l'istituto in parola (v. ad es. Le Clère, *L'abordage en droit maritime et en droit fluvial*, Paris 1955, p. g).

Dopo la larga e penetrante rimediazione di alcune problematiche inerenti al diritto marittimo fenicio, operata dal Dauvillier, non è inutile sintetizzare brevemente il cospicuo risultato: va detto subito che l'intima portata storica del diritto marittimo fenicio deve essere accortamente intesa oltre i termini di una semplice, meccanica e materiale ricezione degli schemi giuridici babilonesi, e di un loro piatto e pigro adeguamento all'esigenze intrinsecamente immanenti alla navigazione dell'alto mare. Anche quando hanno preso in prestito dai Babilonesi alcune nozioni e regole, i Fenici le hanno sempre convenientemente plasmate e rese conformi, senza alcun residuo, alla loro tipica ed autonoma concezione giuridica, elaborando caratteristicamente concetti giuridici originali. In

proposito, basti citare l'esempio costituito dal prezzo del noleggio che dai Fenici veniva computato non sulla capacità, come invece solevano fare i Babilonesi, a cui storicamente si riannoda la nozione in parola, ma secondo il peso del carico. Ai Fenici, inoltre, deve, come di sopra rilevato, risalire il merito di essere stati i primi a teorizzare e a statuire in materia di avaria comune, disciplinando peculiarmente il reparto della perdita comune, in ragione del peso del carico, in diretta e specifica relazione a quello che era il criterio del pagamento del noleggio. Con una certa dose di probabilità si può anche ritenere che essi abbiano praticato l'assicurazione marittima, il che sembra invece da escludere nei riguardi dei Babilonesi.

Che siffatte regole giuridiche siano state accolte nel Talmud di Babilonia, è un rilievo che non reca alcun apprezzabile attacco a quanto precede, ma è solo idoneo ad attestare univocamente la loro larghissima diffusione in tutta l'Asia minore; specialmente, ci autorizza a concludere che nel vicino Oriente, durante il corso del primo millennio a.C., furono in vigore un diritto commerciale e un diritto internazionale marittimi, che ebbero segnalate incidenze storiche e ben individuate ripercussioni giuridiche sia sul diritto greco e sia sul diritto romano,

Torna veramente ad onor del Dauvillier, al di là dei notevoli risultati storici conseguiti, di stretto ed eminente ordine sostanziale, essersi, per primo, seriamente impegnato a studiare una materia così remota e difficile, finora completamente disattesa, sotto il particolare profilo delle istituzioni del diritto marittimo, ed avervi dato grande unità, con uno scritto, mosso e caratterizzato da uno stile sciolto ed attraente, tale da poter esser letto con profitto e facilità anche da chi non sia specialista di diritti arcaici.

DOTT. FRANCESCO ALESSANDRO QUERCI²

1 Pubblicato per la prima volta in: "Rivista del diritto della navigazione", n.IV, Parte I.

2 Nel 1960 Assistente di Diritto della navigazione all'Università di Pisa