**La Tabula de Amalpha**

**nel quadro delle consuetudini marittime
dall'antichità al medioevo**

Presentazione del saggio di A. Mignone

“Nuovi studi sulla *Tabula de Amalpha*”, ed. Il Frangente, 2016.

Palermo, 25 novembre 2016

 Libreria del Mare

 (Fig. 1)

Nel settembre 2016 l’allegato "La Lettura" del "Corriere della sera" riferiva una notizia pubblicata da uno dei principali quotidiani indiani in lingua inglese, «The Hindu», e relativa al rinvenimento in un pozzo, non lontano dalla città di Kottakkal, nel distretto di Malappuram, durante scavi archeologici, di una spada, non di fattura indiana ma, per forma e metallo, europea e medievale, collocabile cronologicamente in un periodo compreso tra la metà del X e la metà del XII secolo, come altre *spathae* rinvenute frequentemente in Sicilia, ma anche recentemente a Marano nella laguna veneta.

L’eccezionalità del rinvenimento deriva dall’estrema lontananza dall’area mediterranea, anche se un commercio con l'India e l'estremo Oriente fu sicuramente operante già dall'età ellenistica e soprattutto fiorente sotto l'impero romano, come dimostrano i numerosi rinvenimenti di reperti (Fig. 2), di papiri (Fig. 3) e adesso addirittura di relitti di navi (Fig. 4), impegnate in tali traffici (Fig. 5), come a Zabargad o ad Assarca (Figg. 6 - 23).

Ma torniamo alla spada di Kottakkal e soprattutto alla Tabula de Amalpha (Fig. 24).

Che le spade ed altre merci dunque viaggiassero dal Mediterraneo fino all’India e viceversa è dunque circostanza non eccezionale, almeno per i secoli anteriori al Mille e per i due successivi.

Ma esisteva, all’epoca medievale, una differenza sostanziale tra il commercio europeo, e ciò che avveniva nella larga fascia che va dalla Spagna fino all’India. Da una parte vi era un sistema economico che, dopo la conquista normanna della Sicilia riprendeva con commerci limitati, come lungo la “riviera” tirrenica e amalfitana, dopo una cesura di traffici e scambi con l'Oriente. Dall’altra vi era un mondo molto più evoluto, supportato da una comunità di libero scambio, come l'ha chiamata Goitein: un’ecumene, di religione prevalentemente musulmana, che andava da Cordova al Nord Africa e all’attuale Egitto, dalla Penisola Arabica al Mar Arabico e al golfo del Bengala. Un mondo connesso e integrato più di quanto si immagini, che aveva la sua estrema propaggine settentrionale a Palermo e in Sicilia. E che si dimostrava molto più poroso di quanto si possa immaginare, con legami col sud della Francia; con Venezia e Genova; ma soprattutto con i porti tirrenici dell’Italia meridionale, Amalfi, Napoli, Gaeta, Salerno. Porosità che garantiva scambi e grandi arricchimenti. Soprattutto se si smerciavano merci illegali.

Erano abilissimi nel contrabbando gli amalfitani, i napoletani, i veneziani e i genovesi. E contro di loro si scagliarono, a partire dal IX secolo, imperatori e papi, ma ancor prima, sotto l’impero romano, per cercare di frenarne la caduta, le costituzioni dei Codici Teodosiano e Giustinianeo che vietavano che si vendessero agli infedeli *arma, alimenta et cetera subsidia*. Dunque anche viveri, attrezzi e parti di nave; legnami per costruzioni navali; cordami e pece e così via. Merci di cui c’era gran bisogno dall’altra parte del Mediterraneo, perché nella parte settentrionale dell’Africa, desertica e brulla, legname non ce n’era. E i musulmani navi ne potevano costruire a stento; mentre la loro produzione metallurgica era alquanto limitata. Perciò cercavano legna dappertutto, disboscando le isolette mediterranee e spingendosi anche lontano, ad esempio in Dalmazia. O compravano prodotti finiti in ferro, come appunto le spade.

Gli europei, nel far spade, erano bravissimi. Da secoli fabbricavano armi solide, flessibili, resistenti, che piacevano tanto ai musulmani: le cosiddette spade firanga, cioè dei Franchi. Spade che ai porti veneziani e genovesi giungevano dall’entroterra franco o dai Paesi slavi. Mentre per Napoli e la costiera amalfitana fu un po’ diverso: ci pensarono i vicini longobardi e le maestranze locali, visto che i fabbri ferrai tra X e XI secolo presenti in “riviera” erano parecchi.

Immaginiamo allora il viaggio di una di queste spade firanga all’alba del Mille.

Immessa in un carico che partiva proprio da Napoli, trasportato forse da navi amalfitane che seguivano le modalità di finanziamento della commenda o della colonna e attraccavano nella Cala a pochi metri da qui, in una delle città più straordinarie di quel tempo, Palermo. Con le sue centinaia di moschee e i suoi forse più di centomila abitanti. Da qui gli amalfitani lasciavano il campo ad altri. A compagnie internazionali, diffuse nel Mediterraneo e oltre, che utilizzavano concordemente antichissime consuetudini marittime, praticate soprattutto in riferimento al rapporto partecipativo nell'ecumene romana, ma anche molto tempo prima, in una ininterrotta continuità di fondo, che pur con alti e bassi, numerose specificità, perverrà agli ordinamenti marittimi del Medioevo, agli ambienti mercantili arabo-ebraici, al *qirāḍ* o *muḍāraba* islamici o all' *isqā* ebraica[[1]](#footnote-1), ad un Medioevo diverso da quello cui siamo assuefatti, non angusto, ma aperto, non oscuro, ma limpido come il mare. Fatto di scambi, colori e orizzonti mediterranei e non, e così giungiamo finalmente alla commenda e alla colonna e alla *Tabula Amalphitana* (Fig. 25).

Infatti ad Amalfi va attribuito il merito di aver redatto una delle più antiche raccolte di massime marittime del Medioevo, collezione nota anche come *Tabula Prothontina* - il cui nome più compiutamente sarebbe *Capitula et Ordinationes curiae maritimae nobilis civitatis Amalphe* - che ha costituito un vero e proprio punto di riferimento per tutta la marineria del Mediterraneo fino al '500. La *Tabula*, infatti, per quel che risulta, non è mai stata edita a stampa, segno che al diffondersi dell’arte tipografica, essa era ormai priva di rilevanza pratica.

Il codice originale, purtroppo, è andato perso, ma delle numerose copie coeve su carta a mano eseguite per le varie famiglie aristocratiche del luogo, una, poi appartenuta al doge veneziano Marco Foscarini, finì in Austria, dove venne acquistata nel 1929 dal governo italiano, che la donò alla città di Amalfi. Tale copia, rivelata per la prima volta da una pubblicazione del 1843, smentiva l’opinione espressa da uno dei più insigni storiografi del diritto marittimo, Jean-Marie Pardessus, autore di un monumentale “Collezione delle leggi marittime anteriori al XVIII sec.” (1828-1845), che negava che la *Tabula* fosse mai esistita, una vera favola!

Nonostante costui fosse riuscito a ritracciare gli *Ordinamenta* di Trani (forse del 1063) e si fosse recato ad Amalfi per cercarla, non era stato in grado d’includerla nella sua “Collezione”, accanto ai Ruoli di Oléron, gli Statuti di Marsiglia e Arles, le *Sietes Partidas*, i Regolamenti di Wisby, il Libro del Consolato del Mare di Barcellona del 1476 (Fig. 26), gli ordinamenti marittimi di Trani, Bari (1204), Venezia (1255), Pisa (1305), Genova (1313-1344), Cagliari (1318), Lesina (1331), Rimini (1334), Ancona (1397), Ragusa (1461-1549), Messina (XIV sec.), Trapani (XIV-XV sec.), ma molti altri ancora.

La *Tabula de Amalpha* è un testo composto di 66 paragrafi, parte dei quali scritti in latino medievale e parte in volgare; la sezione in latino, molto più antica dell'altra, risale secondo alcuni al X secolo, ma si propone anche, attendibilmente e suggestivamente, il 1132, anno in cui Ruggero II affidò il ducato di Amalfi allo *stratigotus* per l’amministrazione civile e militare e la marineria al *protontinus*, viceammiraglio del regno normanno di Sicilia[[2]](#footnote-2),mentre per la parte della *Tabula* in volgare è possibile ipotizzare una datazione risalente al XIII secolo.

Nella *Tabula* vengono delineati i diritti e i doveri dell'equipaggio di una imbarcazione, dal capitano all'ultimo dei marinai e a volte le decisioni hanno carattere sorprendentemente collegiale: ad esempio era tutto l'equipaggio, e non il solo capitano, a decidere se disfarsi del carico in caso di tempesta. La *Tabula* sancisce il diritto all'assistenza dei marinai feriti o ammalati; descrive il comportamento da tenere in situazioni di emergenza, come l'assalto dei pirati; definisce le condizioni del nolo e le percentuali da corrispondere all'armatore, le modalità di partecipazione agli utili dell'attività marinara e l'indennizzo delle assicurazioni. Ad esempio, gli utili derivanti dalla vendita del pescato venivano ripartiti in tre parti uguali: una spettava al proprietario della barca, una seconda al capo-pescatore e l'ultima andava ripartita tra tutto il resto dell'equipaggio. L'equilibrio delle norme contenute nella Tabula è tale che Amalfi divenne sempre più nota per "la buona fede, la lealtà nelle contrattazioni marittime [...] per i rari fallimenti, per le rarissime frodi e baratterie".

 Nel 1965, dopo un lungo e accurato lavoro, una equipe di studiosi, tra i quali Cassese, i romanisti Giuffrè e Guarino, hanno curato la riedizione della Tabula, che aveva avuto due precedenti edizioni, entrambe napoletane nel 1844: l'una a cura di Troya e Volpicella, l'altra dovuta a Gar, scopritore del manoscritto foscariniano ceduto dall'Austria all'Italia nel 1929, ed oggi custodito nell'archivio del comune d'Amalfi. Il documento è certamente una tarda trascrizione erudita; la stessa intestazione del Codice foscariniano segnala infatti che la denominazione *Tabula de Amalpha* è puramente di comodo.

Dopo queste doverose, ma forse tediose informazioni, rivolgiamoci all’ambito che giustifica il mio intervento in questa sede: il mondo del diritto marittimo antico, anche del diritto più antico.

Per far ciò, occorre spogliarsi da diversi preconcetti: ad esempio dall’interpretazione “primitivista” delle economie antiche o dalla “onnipresenza” del mercato.

Riguardo al primo - l’interpretazione “primitivista” - esigenze costanti nel tempo e risolte oggi da specifici istituti, come le società, le assicurazioni, persino il *leasing*, trovarono nel mondo antico adeguate soluzioni. Le società a responsabilità limitata attraverso il ricorso all’utilizzazione del servo comune, l’assicurazione marittima attraverso il prestito marittimo e la fideiussione reciproca, il leasing attraverso il contratto di *misthoprasia*,i tribunali marittimi attraverso le *dikai emporikai*, e così per l’avaria, il diritto di naufragio, il nolo, la responsabilità per custodia, sia nella *locatio* di tutta la nave o di una parte della stiva, nel trasporto alla rinfusa e nella vendita su campione (*deigma*) (Fig. 27),infine per la composizione del personale di terra, del porto e navigante.

Non ho il tempo di trattare della “onnipresenza” del mercato, della necessità di non interpretare il passato con gli strumenti del presente, di non considerare i cosiddetti “mercanti” antichi equivalenti ai moderni. Accenno solo fugacemente alla diversità del concetto di codice di diritto, visto che si potrebbe tendere a considerare la *Tabula Amalphitana* una sorta di “codice marittimo” con 66 articoli.

Nel mondo moderno possiamo affermare, semplificando brutalmente, che si riscontrano almeno due diversi sistemi di diritto (Fig. 28): quello della concezione cd. 'autoritaria', che utilizza codici nei quali si mira a raccogliere tutte le leggi vigenti, fonti primarie prodotte da organi predisposti a tale scopo secondo procedure prestabilite, con l'obiettivo della completezza, logicità e non contraddittorietà tra di esse, e la concezione cd. 'giurisprudenziale' dei paesi di tradizione anglosassone, ove non esistono codici e la legge è una fonte, parificata ad altre.

I codici del mondo antico non furono mai raccolte di disposizioni complete, esaustive, logiche, non contraddittorie, ma piuttosto di casistiche incomplete e talvolta contrastanti, volte a suggerire al lettore il comportamento opportuno alla luce di pratiche precedenti. Solo con tali limiti si può parlare di codici per il mondo marittimo antico, e la *Tabula de Amalpha* era in particolare una raccolta di massime professionali giurisdizionalmente seguite.

Per accennare alle pratiche di scambi nel Mediterraneo più remoto, occorre segnalare due usanze ancora praticate nel mondo arcaico greco romano: le *sylai* (il diritto di rappresaglia) eil *symbolon* (un oggetto che simboleggiava l'amicizia e l'ospitalità) (Fig. 29).

L'unicità del termine latino per straniero e nemico (*hostis*) ne indicava tutta la pericolosità. Solo protetti dall'autorità statale tramite accordi preventivi (*foedera*, trattati), o da potenti locali che garantivano per gli stranieri, o da divinità in occasione di feste religiose comuni, potevano essere scambiati beni degli stranieri con vantaggi reciproci. In tutti e tre i casi l'eventuale rischio, innanzitutto l'insolvenza, veniva ad essere sanzionata. Al di fuori di questi casi, gli scambi rischiosissimi certamente di fatto effettuati restavano privi di tutela. Da qui la diffusione del diritto di rappresaglia (*sylai*) nella pratica del commercio più antico, la possibilità cioè del soddisfacimento con la forza sui beni di un concittadino di un “debitore” straniero insolvente[[3]](#footnote-3), che solo al ritorno in patria avrebbe potuto richiedere il maltolto al concittadino debitore dello straniero, tramite la tutela della propria autorità statale. Ciò dunque imponeva che i traffici si effettuassero solo in località protette, o da precedenti trattati in condizioni di reciprocità, o da santuari in occasione di raduni religiosi (asili), o facendo ricorso alla protezione di potenti signori locali, che accordavano l’*asylía* e rilasciavano un *sýmbolon* (Fig. 30).

L’ospitalità (*xenía*) offerta infatti ad uno straniero determinava la scissione di un oggetto *(sýmbolon*) che materializzava così la prestazione ricevuta (Fig. 31). Ma il *sýmbolon*, le cui metà con la partenza erano destinate ad essere separate e dunque portate lontano (Fig. 32), non racchiudeva ancora un diritto, tuttalpiù un dovere. Il dovere, non sanzionato da alcun obbligo - anzi sorto ancor prima della nascita di un obbligo civile - di ricostituire l’unità dell’ospitalità ricevuta al momento dell’esibizione della metà dell’oggetto *(semeîon*) da parte dell’ospite, un familiare o qualsiasi portatore. Poteva così esser ricambiata l’ospitalità, come recuperato un bene depositato presso uno straniero o restituito un mutuo ed il *sýmbolon*, piuttosto che costituire una prova decifrabile, come il successivo contratto di singrafe[[4]](#footnote-4), presentava il vantaggio, indiscutibile nelle condizioni di insicurezza del commercio arcaico, di rappresentare un documento non scritto che non aveva alcun significato o valore, se non per chi fosse in grado di intenderne il messaggio sotteso. Tra individui, gruppi gentilizi e familiari, comunità straniere potevano dunque essere scambiati *sýmbola* la cui esibizione accordava allo straniero asilo, ospitalità e soprattutto di riflesso protezione giudiziaria[[5]](#footnote-5) e, nonostante la diffusione della scrittura, l’impiego di questi oggetti, che pian piano cominciarono a recare brevi iscrizioni[[6]](#footnote-6), persistette a lungo trasformandosi pian piano in *tesserae hospitales* (Fig. 33) e *tabulae patronatus*[[7]](#footnote-7).

E' assai probabile che dai "doni" recati dai naviganti stranieri per ottenere l'ospitalità derivino i successivi dazi doganali (Fig. 34), corrisposti soprattutto da marinai in difficoltà per avverse condizioni marine costretti al riparo in un porto straniero, per sfuggire all'antichissimo *ius naufragii*, il diritto cioè d'impadronirsi dei relitti*.*

Nel mondo egeo, nel momento in cui per favorire gli scambi si rinunciò unilateralmente all’antico diritto di naufragio o all’applicazione delle *sylai*, furono previsti da comunità più aperte, come la rodia, dazi d’importazione insieme ad una giurisdizione mercantile a parziale compenso delle perdite subite con l’abbandono del *ius naufragii* o delle *sylai*. Era da quel momento sicuramente ammesso il principio che la tempesta che costringeva una nave da commercio ad un ingresso forzato in porto non implica una qualsiasi forma di assoggettamento, sia come pagamento del dazio, che come adempimento di una qualsiasi obbligazione con chicchessia. Così è nel VI sec. a.C. nel primo trattato tra Roma e Cartagine, ancora nel III sec. a.C. in diversi trattati e concessioni regie e persino in età moderna la regola sarà mantenuta: alla fine del 1600 nel Regno di Napoli si afferma che la “*navis vi tempestatis in Regnum appulsa, si exoneravit merces, non* *solvit gabellas neque tractas in hac Civitate, quia violenter venit*[[8]](#endnote-1)*.* Quindi né *gabellae neque tractae,* nédazi e sequestri fiscali, né tratte e adempimento di obbligazioni commerciali, ancora rievocando le conseguenze del diritto di naufragio e delle antiche *sylai*.

E' stata opinione corrente ritenere che i Rodii in età ellenistica abbiano elaborato una sorta di unitario codice di commercio marittimo, recepito dai Romani, la cd. *Lex Rhodia* (Fig. 35)*.* Ma le disposizioni della legge rodia del mare sono tutte questioni riconducibili al *iactus mercium*, il getto delle merci in mare in caso di avaria (Fig. 36). Come si regolavano gli obblighi e le modalità di ripartizione degli oneri fiscali tra coloro che caricavano merci diverse su di una nave giunta a Rodi ed assoggettata al dazio, così nello stesso regolamento doganale avrebbero potuto essere disciplinate le modalità di ripartizione dei danni subiti dai mercanti che trasportavano merci su di una nave, rifugiatasi in avaria nel porto di Rodi, dove godendo dell'esenzione dai dazi e potendo riparare nei cantieri rodii i danni dello scafo, venivano scaricate sulla banchina le merci deteriorate e valutate le perdite, ripartendole tra i *vectores* (Fig. 37). L'antico principio fenicio della spartizione dei danni, incentrato sul peso delle merci lanciate in mare, venne superato dalla probabile introduzione da parte dei rodii della spartizione delle perdite in base al valore delle merci; principio che fu fatto proprio dalla giurisprudenza romana.

 Tutto depone quindi in favore del fatto che alla base della *Lex Rhodia* vi sia stata un'antica disposizione doganale, ancora nel I sec. d.C. epigraficamente attestata a Cauno, porto asiatico dei Rodii (Fig. 38). Dell’antica disposizione doganale la parte che più interessò i romani fu quella relativa all’avaria e solo in età bizantina si verificò un ampliamento del riferimento a tale legge per ogni tipo di pratica marina, nella compilazione redatta al tempo della dinastia iconoclasta, il *nomos Rhodion nautikos*,che disciplinava il furto delle ancore tra imbarcazioni adiacenti o vietava addirittura di friggere pesci sulla nave, come misura di prevenzione per gli incendi; disposizioni queste, come altre, sicuramente indipendenti dal getto.

La *Tabula de Amalpha* si pone dunque sulla scia di tale collezione di soluzioni professionali, avallate da una giurisdizione specifica di comune accordo riconosciuta e sanzionate con gli opportuni adattamenti dalle specifiche autorità locali.

Ma la leggenda della Legge rodia del mare, di una sorta di "codice marittimo" rodio e romano, era destinata a perpetuarsi poiché restava ancora vivo il ricordo esatto che la legge di Rodi che aveva favorito il commercio non era una sola, ma forse tante, tutte però coerentemente connesse alla originaria legge doganale applicata nel porto di Rodi, il *demosionikòs nómos* dell’epigrafe di Cauno.

Con il disfacimento dell’Impero romano e la disorganizzazione conseguente alle invasioni barbariche, la vecchia pratica del *ius naufragii* era destinata a tornare nel mondo occidentale, ma l’aver avviato a soluzione i due maggiori problemi che affliggevano il commercio marittimo antico, quelli cioè delle *sylai* e del *ius naufragii*, aveva attribuito a Rodi una fama marittima, che diede origine a quella che possiamo considerare, come abbiamo detto, la “leggenda della Legge Rodia del Mare”.

Spettò ai giuristi romani il merito di aver creato una disciplina puntuale in tema di relitti e in materia di ripartizione dei danni derivanti dal getto, riconoscendo l’inidoneità dei relitti in se e per se ad indicare l’intenzione del proprietario al recupero o meno.

Recentemente la legge rodia del mare è stata richiamata infondatamente in una sentenza di una Corte d’Appello degli Stati Uniti (IV Circuito) (Fig. 39) per legittimare una sorta di primitivo *ius naufragii*, il diritto cioè d’impadronirsi dei relitti[[9]](#footnote-8), finendo per assegnare una zona rettangolare di rispetto dell’alto fondale del Nord Atlantico di ben 168 miglia quadrate intorno al giacimento del Titanic, ubicato a circa 400 miglia dalla costa[[10]](#footnote-9). A prescindere dalla, più che fondata, osservazione che “*la Legge del Salvataggio e le altre Regole dell’Ammiragliato*” menzionate in tale sentenza appaiono tipiche di pochi sistemi giuridici di *Common Law* e che erroneamente è stata attribuita ad esse natura di consuetudini giuridiche internazionali, e che inoltre sistemi giuridici nazionali, come quello italiano, attribuiscono ai giacimenti archeologici un’elevata protezione altrimenti carente, il riferimento ad una “venerabile legge del mare” rodia, “*al più grande* *problema* *della storia del commercio marittimo*”, cioè ad una legislazioneche è stata ritenuta addirittura “*l’unica legge greca che sarebbe giunta in forma vivente fino al mondo moderno*”, appare allora paradossale.

Non solo è inveterato, quanto errato, l’uso di considerare la legge rodia una sorta di contenitore di pratiche marine di qualsiasi tipo, ma se vi fu, come è assai probabile, una o più specifiche leggi doganali rodie del mare, il loro intento era esattamente contrario alla soluzione attribuita alla cd. “*Legge del salvataggio*”, quello cioè di salvaguardare i mercanti naufraghi assicurando protezione giuridica, di esentare dal dazio le merci naufragate e soprattutto di consentire il rifugio alle imbarcazioni straniere in caso di tempesta, incrementando il mercato e l’attività dei cantieri rodii per le riparazioni e lo smercio delle mercanzie avariate. In tale contesto si regolamentava la ripartizione dei danni per il getto tramite tribunali marittimi rodii concordemente riconosciuti (*dikai emporikai*) con consuetudini professionali un tempo dell’impero rodio, poi dell’ecumene romana e, alla disgregazione di essa, degli ambienti mercantili bizantini, arabo-ebraici, poi delle rifiorenti comunità marittime mediterranee, tra di esse innanzitutto Amalfi in una continuità storica ininterrotta dal mondo antico all’evo moderno, poiché il *ius mercatorum* del basso Medioevo, "lungi dal costituire la 'genesi' di un diritto commerciale astrattamente ed unitariamente inteso, rappresenta soltanto uno dei tipi in cui si articola la 'categoria storica', e non ontologica, del diritto commerciale: prototipo assai diverso, peraltro, dai moderni tipi, più o meno permeati di specialità e di universalità.

Ma è meglio rinviare tale questione, se non chiara, ad un eventuale dibattito.

1. G. Mignone, Un contratto per i mercanti del Mediterraneo. L'evoluzione del rapporto partecipativo, Napoli, 2005, pp. 54 ss. [↑](#footnote-ref-1)
2. G. M. Monti, Sulla datazione dei capitoli italiani della *Tabula de Amalpha*, RDN, II, 1936; seguito da A. Mignone, Tabula de Amalpha, 2016, p. 28. [↑](#footnote-ref-2)
3. Nel noto papiro di Wennamone, sacerdote egiziano partito per acquistare legname siriano per il suo tempio e che viene immediatamente spogliato da uno straniero che vantava crediti nei confronti di egiziani, la pratica in questione è riferibile già al 1075 a.C. (Rivista Studi Fenici, X,1, 1982, p. ). [↑](#footnote-ref-3)
4. Velissaropoulos, *Les* symbola *d'affaires. Remarques sur les tablettes archaíques de l'íle de Corfou*, Symposion 1977, Köln - Wien, 1982, p. 83 e p. 81 nt. 51, che constata le “coincidenze” giuridiche tra le tavolette mesopotamiche ed i *sýmbola*. La denominazione *sýmbolon* ed *antisymbolon* che si riscontra nei papiri potrebbe esser collegata alla pratica antichissima suaccennata (su tali termini v. Herrmann, Symbolon *und* Antisymbolon *in den Papyri*, Actes de XV Congr. Intern. de Papyrologie 1977, IV, Bruxelles, 1979, pp. 222 - 230). [↑](#footnote-ref-4)
5. Gauthier, *Symbola. Les étrangers et la justice dans les cités grécques*, Nancy, 1972. [↑](#footnote-ref-5)
6. Celebre ad es. il leoncino in avorio proveniente da Roma dal deposito votivo del tempio arcaico della prima fase della metà del VI sec. a.C. con l’iscrizione sul lato liscio forse con un nome e due gentilizi *Aras Silketenas Spurianas*. Cfr. Ampolo, *La città riformata e l'organizzazione centuriata*, St. di Roma, I, Roma in Italia, Torino, 1988, p.237. [↑](#footnote-ref-6)
7. Messineo, *Tesserae Hospitales* ?, Xenia, 5, 1983, pp. 3 e s.; Nicols, Tabulae Patronatus*: a study of the agreement between patron and client-community*, ANRW, II, 13, 1980, pp. 535 ss. [↑](#footnote-ref-7)
8. [↑](#endnote-ref-1)
9. La sentenza del 24 marzo 1999 della Corte d’Appello degli Stati Uniti (*4th Circuit, case R.M.S. Titanic, Inc. v. Haver*) che ritiene che “*the law of salvage and finds*” sia“*a venerable law of the sea*”, sorta dalle pratiche di uomini di mare e “*preserved from ancient Rhodes (900 B.C.E.), Rome (Justinian's, Corpus Juris Civilis) (533 C.E.), City of Trani (Italy) (1063), England (the Law of Oleron) (1189), the Hanse Towns or Hanseatic League (1597), and France (1681), all articulating similar principles*” [↑](#footnote-ref-8)
10. Sentenza della Corte Distrettuale del Distretto Occidentale di Virginia del 23 giugno 1998 (caso del *Titanic*). [↑](#footnote-ref-9)