

LEFEBVRE-D'OIDIO ANTONIO, PESCATORE GABRIELE, LEOPOLDO TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2000, pp. 998

Rimane affatto integro ed illuminante, dopo l'intervenuto aggiornamento davvero esaustivo ed affinato - apporto prezioso per gli studiosi e per gli operatori pratici - il giudizio a suo tempo (in *Riv. Dir. nav.*, 1950, I, p. 154) formulato dal sommo Maestro, Tullio Ascarelli: "Il primo e grande merito di questo bel manuale èquello di essere il primo e di aver saputo, ciò nonostante raggiungere l'equilibrio di un manuale, nella limpidezza dell'esposizione e nell'armonia della trattazione dedicata ai vari istituti, con felice temperamento della trattazione per via acqua e per via aerea".

L'importanza oramai cresciuta della marina mercantile, del commercio marittimo internazionale, dei trasporti aeronautici, che pur irrompe nell'orbito delle classificazioni tradizionali, trova nel sistema giuridico unitario proposto un'adeguata collocazione ed una soddisfacente risposta: "in relazione ad una determinata posizione di equilibrio, potendo allora questo o quel principio corrispondere a questa o quella materia speciale, ma non deve indurre a postulare una necessaria e costante connessione di un determinato principio con una determinata materia. Ché se così fosse il diritto non si porrebbe più come criterio di valutazione, ma sarebbe immediatamente dato dalla stessa natura tecnica delle cose, natura tecnica che verrebbe poi a porsi fuori dalla storia o dentro di una sua storia isolata che sarebbe come tale pur sempre avulsa dalla storia" (così Ascarelli, *op. e loco ult. cit.*)

E' un invito quello di Ascarelli a non intendere l'economia del diritto marittimo e del diritto aeronautico nella chiave di una apologia del particolarismo giuridico, dell'"economismo" del

diritto (così anche Galgano, *Lex mercatoria*, 1976, Bologna, p. 206) (Francesco Alessandro Querci).