

ELENA ORSETTA QUERCI
Università degli Studi di Trieste

CONCETTO E PRINCIPI DEL DIRITTO MARITTIMO

SOMMARIO: 1. Le acute e stimolanti osservazioni dell'insigne marittimista, Giorgio A. Righetti. - 2. La categoria dei principi generali del diritto marittimo - Il c. d. ruolo basicó. - 3. La categoria degli *standards* valutativi - Il c. d. ruolo strumentale-ausiliario. - 4. Delineazione delle note sostantive e differenziali tra le due categorie, sulla scorta di un'autorevole, perspicua elaborazione di teoria generale (Falzea). - 5. Specificazione esemplata di un rilevante ordine seriale di *standards* valutativi, isolabili "*prima facie*", nel diritto marittimo. - 6. Distinzione tra concetto e principi del diritto marittimo generale. - 7. Precisazioni metodologiche; essenziali lineamenti definitivi; correlazioni costitutivo-funzionali. - 8. Enucleazione e breve illustrazione di alcuni principi fondamentali del diritto marittimo generale. - 9. Il "diritto marittimo comune" e il ruolo del "particolarismo" pertinentemente invocato dal Righetti. - 10. Cenni conclusivi.

1. Non posso non raccogliere l'investitura autorevolmente pervenutami da uno dei più forti marittimisti di oggi sul piano internazionale, qual è appunto il nostro insuperato trattatista - enciclopedico, Giorgio Righetti (*Dunque, il diritto marittimo ha un'anima tutta sua - oltre che un corpus distinto e autonomo -*, in *Trasporti*, n. 80, 2000), in ordine alla prosecuzione della vera missione scientifica nello studio storico e dogmatico del diritto marittimo, della quale in buona sostanza diventa un immediato ed essenziale corollario la funzione pratica.

Le mie opere ambiscono ad essere destinate alla scienza ed alla pratica, esigenze queste e finalità precipue fortemente senti-

te dai giuristi moderni, ed, in particolare, da me che ho (*Introduzione alla scienza giuridica marittima - Storia del concetto del diritto marittimo, Trieste, 1999*) inteso l'importanza della storia giuridica marittima, quale potente sussidio alla comprensione del diritto marittimo positivo e per la creazione del nuovo diritto marittimo: del principio evolutivo (*Evoluzione nel diritto marittimo - Sistematica e dogmatica giuridica marittima, Trieste, 1999*) ho ipotizzato una legge universale, perché a nessuno oggi è permesso, nemmeno per un momento, divisare che il nostro diritto marittimo attuale sia nato improvvisamente dalla mente di qualche legislatore nostrano, "mentre è una verità acquisita per sempre al patrimonio della nostra cultura, che esso è il prodotto di un'evoluzione più volte millenaria, la necessità di conoscere questa evoluzione nei suoi stadi successivi allo scopo di poterne valutare il risultato, e cioè il sistema vigente, che è l'ultimo stadio di quella evoluzione e che germinerà a sua volta fatalmente nuove trasformazioni per nuovi assetti, cotesta necessità è dunque una conseguenza diretta di quel principio" (Calasso).

Ma l'illustre marittimista Righetti sembra non avere intravisto nel mio contributo alcun accenno apprezzabile al problema famoso e tanto appassionatamente dibattuto fino a questi ultimi anni delle lacune dell'ordinamento giuridico marittimo generale, cioè al richiamo ai principi generali del diritto marittimo, da lui stesso individuati e sottoposti a teoresi, ed ordinati in una insistita elencazione.

2. Sul problema delle lacune debbo rilevare che esso è stato a più riprese trattato, approfondito, risolto nella mia visione "organica" del sistema marittimo generale che, come tale, in essenziale collegamento funzionale con la "degerarchizzazione" delle fonti del diritto marittimo, invero plurali, non può prospettare lacune di sorta. Ove, ad es., un intero istituto non trova ambientazione in tutto il nostro ordinamento giuridico marittimo generale, perché nessuna norma lo contempla, simile evenienza vuol

dire che esso non è un istituto del nostro ordinamento giuridico (cfr. *Analisi del diritto marittimo - Definizione e concetti giuridici fondamentali*, Trieste, 1999, pp. 223-228).

Ma anche ai principi generali del diritto marittimo ho dedicato una qualche attenzione, laddove ho osservato che essi sono i presupposti "logici" del prefigurato scientificamente sistema giuridico positivo, costituendo gli stessi il prodotto, per antonomasia, il più elaborato ed affinato, della nostra evoluzione giuridica marittima, ed in un certo senso il prodotto dei prodotti: ecco l'inveramento e la fecondità euristica della funzione della storia del diritto marittimo nell'arduo sforzo di individuarli.

3. Il Righetti in questa direzione ha assolto un compito meritoriamente concreto e positivo. Ma, talvolta, i principi generali dell'ordinamento giuridico marittimo internazionale, che rappresentano i criteri ordinatori dell'intero sistema unitario, posti a suo presidio, non debbono essere confusi, né mescolati, come fa Antonio Brunetti e anche Antonio Lefebvre D'Ovidio, con i principi operanti come "standards valutativi", e, perciò, rilevanti in sede di applicazione delle norme marittime internazionali (i c. d. *principi intermedi*).

Per converso, da un altro sommo giurista particolarmente sensibile ai problemi di metodo, e dotato di ampia cultura filosofica ed umanistica, Gabriele Pescatore, in un saggio assai lucido e acuto sul problema dei principi generali (*Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, II, 1994, V, p. 434), si attingono preziosi sussidi interpretativi: la "presa di posizione" di carattere metodologico, che a sua volta include, come suo ineliminabile presupposto, una ulteriore presa di posizione, piaccia o non piaccia, d'ordine speculativo, che involge in sostanza lo stesso problema della natura dell'oggetto dell'interpretazione giuridica, in una con quello dell'atto mentale che lo pone in essere, entrambi però per me dipendenti dal più ampio concetto dell'ordinamento giuridico marittimo come sistema chiuso e logicamente autosufficiente.

Donde, v'ha una prima categoria di principi generali nei quali ho inteso iscrivere quelli posti a presidio **basico** e necessari all'evoluzione e concretizzazione dei rapporti marittimi commerciali, indeclinabili alla loro tendenza verso la globalizzazione; v'ha una seconda categoria di principi che assolvono un ruolo **strumentale**, in quanto operano come *standards* valutativi, e perciò rilevanti in sede di applicazione delle norme marittime internazionali, siano esse legali, consuetudinarie, o pertinenti ad usi, alla pratica mercantile, o alla natura delle cose marittime e portuali, alle convenzioni internazionali, ed ai trattati di navigazione e di commercio marittimo.

4. Attesa la fundamentalità del problema autorevolmente richiamato, e ad ulteriore illustrazione per i lettori della nostra Rivista, mi permetto di riportare quanto ebbi in proposito a puntualizzare (*Analisi del diritto marittimo*, cit., p. 218 e ss.): *"Il problema dei rapporti tra principi fondamentali e standards valutativi risiede nel fatto che i primi esprimono valori sommi ed assoluti dell'ordinamento giuridico marittimo generale, mentre i secondi non sono altro che strumenti di adattamento rispetto alle norme ordinarie, nella loro applicazione ai fatti sociali giuridicamente rilevanti (Bergel), dispiegando un ruolo incisivo nel processo di concretizzazione e di specificazione del valore giuridico : a) "gli standards si formano come regole di azione fuori del diritto e penetrano nel diritto successivamente, in forza di un dispositivo di attrazione di cui sono dotate alcune norme giuridiche; b) operano nell'ordinamento giuridico unicamente in congiunzione con le norme giuridiche che li richiamano e delle quali vengono a costituire componenti strutturali. Nascono, cioè, come regole extragiuridiche di condotta e acquistano giuridicità solo in quanto vengono attratte nell'ordinamento giuridico attraverso il meccanismo di richiamo presente ed operante dall'interno delle norme precettive"* (Falzea).

Di qui la natura ausiliaria della regola costituente lo standard valutativo: *"nell'ordinamento giuridico sono presenti, in notevole quantità e varietà, regole che non risolvono esse medesime problemi*

sociali di rilevanza giuridica, e tuttavia sono indispensabili per integrare, conformare, portare ad attuazione regole giuridiche che questo compito risolutorio sono destinate ad assolvere. Regole al servizio di altre regole, dunque, preordinate al fine di rendere possibile o comunque facilitare la funzione precettiva del diritto. Gli standards valutativi, come tutte le regole ausiliarie, sono privi di una propria ed autonoma precettività, e possono operare nel diritto solo in combinazione con le norme precettive che nella veste di "regole principali", esplicitamente o implicitamente, fanno richiamo (Freund).

Nella identificazione della natura e del contenuto degli standards valutativi svolge un ruolo fondamentale la prassi marittima mercantile, allorché si verifica l'osmosi tra il diritto vivente e il diritto formale: gli standards valutativi trovano la loro radice nel tipo di esistenza e nello stile di vita delle comunità marittime e portuali, si uniformano almeno tendenzialmente ed aggregano "nuclearmente" i gruppi sociali e li costituiscono in formazioni economiche e sociali.

Adunque, gli standards valutativi debbono essere studiati nell'ambito del processo di determinazione progressiva della realtà giuridica marittima e sono di competenza, oltre che della funzione pratica del giudice, del compito teorico del giurista marittimista, "formando oggetto, rispettivamente, dell'ermeneutica empirica dell'attività giurisdizionale e dell'ermeneutica teoretica dell'attività scientifica" (Falzea).

Nel diritto marittimo, non solo in questo ramo del diritto, le due indicate operazioni ermeneutiche si dispiegano con modalità esecutive differenziate, pur cospirando entrambe, quale fine primario, alla conoscenza del diritto marittimo e quindi dei modelli generali che del diritto marittimo segnano e denotano la trama di fondo, "robusta e stabile, ma anche elastica ed adattabile al vario atteggiarsi della vita sociale" (Falzea).

La scienza giuridica marittima, lungi dal ripudiare le istanze fondamentali del formalismo, ne esalta il ruolo, nella misura in cui esse astringono l'interpretazione giuridica nei limiti di significazione della forma del fatto normativo, che, ad es., nella consuetudine e negli standards valutativi, implicano, quale loro fatto di riferimento costitutivo,

il ricorso alla prassi marittima, che nel diritto marittimo costituisce una delle fonti di giuridificazione, e di attuazione spontanea (Paresce, De Stefano Rodolfo). Ma, potrebbe risultare fondata la preoccupazione per l'uso improprio degli standards e per il riflesso che la loro indeterminatezza e l'intervento integrativo di giudici e giuristi può avere sulla sfiducia o comunque sulla distanza del diritto marittimo dagli operatori economici (Pinard).

Ma la prassi marittima mercantile è quella totalizzante, nelle modalità molteplici con le quali si svolge il diritto marittimo. Da quella genetica, quale fonte essenziale di giuridificazione dell'ordinamento giuridico marittimo generale, che talvolta sta a fondamento della produzione delle norme consuetudinarie e della formazione degli standards giuridici; alla prassi realizzatrice, che involge il modo con il quale le norme giuridiche sono praticate nella realtà della vita economica sociale; "e tra queste due forme estreme, alla prassi che si fa mediatrice tra il diritto e la vita nel processo del costante adeguamento del diritto positivo e delle norme che lo compongono alla sostanza reale dei valori sociali, nel loro essere e nel loro divenire" (Falzea).

5. *Donde, massima attenzione al fondo degli interessi in gioco sottesi al fenomeno giuridico marittimo, sagace metodologia decisoria del formalismo, enucleazione ed identificazione della natura e del contenuto degli standards valutativi giuridici declinanti dalla prassi marittima mercantile, che nel processo di formazione e di trasformazione degli standards valutativi gioca un ruolo fondamentale, in quanto è fatto costitutivo e fatto manifestativo.*

Nel diritto marittimo vige nei porti del mondo lo standard della produttività portuale che si rende attivo nel suo incontro con la normativa contrattuale tra i terminalisti e le autorità portuali, determinandosi come regola di misurazione dell'esercizio dei diritti corrispettivi contrattuali e concessori, e come criterio di scelta tra più concorrenti-aspiranti all'esercizio di un'area portuale o periplo portuale. Lo standard della velocità esecutiva nelle operazioni di imbarco e sbarco, collegato all'altro relativo ad evitare danni da immobilizzazione del bene nave nei

porti; quello della buona e spedita ed economica esecuzione delle operazioni, che si rende attivo nel suo incontro con la normativa tariffaria. Costituiscono standards tecnologici i singoli criteri di imputazione o le regole determinative e costitutive la colpa commerciale e la colpa nautica. Del pari, tutta la vasta area descrittiva dei rischi eccettuati (Righetti) finiscono per fungere da standards valutativi, con valenza nel più vasto spettro tematico costituito dalla responsabilità del vettore marittimo.

In una parola, tutti quei comportamenti, ed eventi che costituiscono prestazioni ausiliarie-complementari di quelle principali - buona custodia e diligente conservazione delle merci, buon stivaggio dei colli, adeguato assetto dei contenitori, alla stregua dei quali va determinato l'impegno di chi deve adempiere un'obbligazione, amministrare nei magazzini generali la movimentazione delle merci, osservare il dovere di custodia, evitare l'aggravamento delle merci trasportate, etc.

Ognun vede siffatti modelli promananti dalla prassi marittima e dagli usi identificano e segnano il momento in cui i fasci dei valori della vita marittima e portuale vengono a cristallizzarsi, a definirsi, a situarsi in un punto definito dello spazio giuridico marittimo e dell'intero sistema del diritto marittimo, convergendo in una concreta situazione giuridica.

Il diritto marittimo palesa così una complessa ed estremamente articolata realtà di esperienza che è costituita di forme particolari e di valori specifici assoluti, ma si ordina progressivamente in un processo di incessante integrazione e di stringente armonizzazione di interessi. "In questo processo assume una funzione centrale il criterio dell'adattamento nella sua doppia direttrice: della integrazione della norma specifica nell'intero sistema normativo e del valore giuridico parziale di cui è portatrice la norma specifica nell'insieme ognicomprendivo dei valori giuridici di cui è portatore l'ordinamento giuridico nella totalità delle sue regole; e, in direzione esattamente reciproca, della condensazione dell'intera normativa giuridica, con la totalità dei suoi valori, nella norma specifica e nel suo specifico valore. Al processo di adattamento si interessa ovviamente la scienza giuridica, nella complementare dimen-

sione della metodologia analitica e della metodologia sistematica (Falzea)".

6. Ognun s'accorge che il "supporto basico" idoneo a tenere in vita l'ordinamento giuridico marittimo generale non sono soltanto le volontà statuali, bensì un *ordo ordinatus* creativo di valori soggettivi mettenti capo alle formazioni sociali, marittime, portuali, commerciali dislocate e disseminate nella scena mondiale.

È la volontà di potere o potere della volontà di simili aggregati comunitari, veri e propri soggetti attivi che reggono e animano l'*ordo maritimus ordinatus*, mantenendone la validità conformemente agli schemi positivi. Essi si esprimono con trame e pretese che talvolta rimangono meri rapporti giuridico-marittimi liberamente instaurati ed impostati, affatto informali, ma danno pur sempre vita e voce ad insopprimibili aspirazioni, ad esigenze e nuovi bisogni collettivi tipici del commercio marittimo internazionale.

Tutti i rapporti di diritto marittimo nascono da esigenze mercantili; sono dunque atti di vita di mare che trascinano con sé un mondo di principi, quali espressioni della realtà concreta vivente della *comitas maritima* ed operante del "commerciare" dei componenti operatori economici, i quali vengono a conformare, e strutturare, contenutizzandolo, il mondo dei concetti, modelli formali dell'ordine giuridico marittimo generale.

In verità, solo in siffatta connessione e nella segnata dimensione, e non già nella vicenda di singoli determinati rapporti tra operatori economici, si coglie, stagliandosi e distendendosi diacronicamente, in via sincronica l'unità dinamica del dato soggettivo e del dato oggettivo della giuridicità marittima.

Con altra e breve figurazione verbale, si può osservare che solo al di là del generale ordinamento giuridico marittimo considerato come insieme di schemi astratti, e al di sopra dello stesso assunto come attività di realizzazione di simili schemi, si può fissare ed intravedere, nella sua totalità, l'immensurabile circolo dei

Solo dalla definizione del concetto di diritto marittimo può cominciare una trattazione di qualsiasi suo istituto che voglia ambire ad essere scientifica e non empirica. La conquista di tale importante definizione non prevederà un percorso tessuto di formule aprioristiche, né è lecito chiudersi in un concetto immobile, secondo il quale ogni possibile e pensabile ordinamento giuridico marittimo consisterebbe nella proiezione di concreti voleri degli operatori economici in un mondo di azioni astratte. Procedendo in tale direzione, della realtà viva del diritto marittimo si verrebbe a scorgere solo il momento soggettivo o soltanto il momento oggettivo (Cesarini Sforza).

Per converso, in altre sedi abbiamo rilevato che il concetto di diritto marittimo si costruisce sulla nozione crociana di un procedimento astraente, che al di là e al di sopra delle volizioni soggettive degli operatori economici e marittimi - che sono sempre di soggetti associati in formazioni sociali, quelle appunto marittime, portuali, commerciali - forma dei "tipi" di comportamento o, con altra locuzione, dei modelli ordinatori e razionalizzatori dell'esperienza pratica in dati porti, in determinati centri commerciali e industriali, ed in tempi scadenziati e ben individuati.

Da questa concezione si dipartono e si stagliano i due aspetti, **soggettivo** ed **oggettivo** (*Analisi*, cit., p. 88 e ss.; pp. 94-135) della realtà giuridica marittima, e il loro convertirsi e trasmutarsi l'uno nell'altro; e fa sì che il disegnato movimento, che si svolge tutto nella storia della fenomenica marittima e portuale mondiale, nel sistema dei traffici marittimi internazionali, sfugge alle prese illusorie del metastorico "concetto del diritto marittimo", per il quale, dunque, il diritto marittimo sarebbe tutta oggettività.

Per converso, se dal concetto si passa ai principi, il diritto marittimo diventa tutto soggettivo, continua evoluzione di programmi, di trame operative, di aspirazioni, di bisogni che si agitano nella grande storia delle *gentes maritimae*, ma anche in quella più semplice, che io ho denominato di gruppi sociali particolari, e perfino nella quotidianità diaria, propria della piccola storia

dei singoli operatori, di commercianti impegnati nella lotta per la vita e miranti a soddisfare i loro interessi in mezzo ad altri piccoli mercanti che lottano per gli stessi scopi.

Oggettività e soggettività quali componenti costitutive del concetto di diritto marittimo, concetto non immobile, non già mera forma logica, due elementi in continuo convertirsi l'uno nell'altro, in reciprocazione; concetto di diritto marittimo e principi fondamentali del diritto marittimo, quest'ultimi assunti quali estrinsecazioni degli svariatisimi contenuti pratici propri dell'ordine giuridico marittimo internazionale, modelli di giuridicità, di cui non devesi però pretendere di fissarli in una immota definitività, ma applicati ed applicabili all'esperienza giuridica marittima, alla realtà giuridica pratica in cui si riesce a superare il diaframma, lo iato tra **soggettività** ed **oggettività**, ove, su tale terreno, si stacca l'*ordo maritimus ordinatus* dall'*ordo ordinans*.

Sorge così una nuova convinzione o valutazione intorno a quel "sistema regolatore" della vita di relazione, che è costitutivo di tutte le formazioni sociali o gruppi economici dediti al commercio marittimo internazionale, sistema del quale il diritto marittimo appare parte integrante, se lo si concepisce come "complesso di regole di condotta", pur fissate per induzione generalizzante ed astraente.

8. L'offerta puntualizzazione, sulla scorta della introdotta distinzione tra concetto generale di diritto marittimo e suoi principi fondamentali, mi permette di pervenire alla fissazione dei principi, ad avviso del Righetti da me omessi, ma, invece, enucleati e diffusi nei miei contributi presentati sul problema della formazione, anzi dei processi di **morfoGENESI** delle strutture giuridiche marittime.

Venendo, infine, alla omissione reperita e rilevata dal Righetti riguardante la mancata trattazione od identificazione dei principi generali fondamentali del diritto marittimo generale, desidero fermare questa precisazione:

a) sono partita dalla **norma fondamentale** (*Grundnorm*), che assume funzioni di **assioma centrale** (la doverosità e attuosità programmatica proprie del commercio marittimo internazionale). La scelta di questo postulato nel nostro campo non è **convenzionale**, ma è **obbligatoria**; essa è storicamente la stessa con il variare dei tempi e delle concezioni che si abbia del diritto marittimo. Donde, **l'immutabilità** dell'assioma (*Analisi*, cit., p. 189).

b) L'idea e la problematica di un ordinamento giuridico marittimo **a fini generali**, cioè di un diritto marittimo, di un sistema di valori giuridici concernente esclusivamente le relazioni tra comunità portuali, città marittime, centri commerciali, si posero, come è noto, per la prima volta al tempo dei Fenici, dei Caldei, degli Egizi, dei Cartaginesi. In quei popoli, in quelle città marittime, in quelle comunità portuali fu palese l'autonomia dell'ordinamento giuridico marittimo ai fini della disciplina della libera circolazione delle navi e delle merci: lo *ius gentium* andò definitivamente plasmandosi in quello dello *ius gentes maritimas* (*Analisi*, cit., pp. 193-194).

c) Il concetto generale, ma derivato, essendo la norma **fondamentale** ed **originaria**, di **autonomia del diritto marittimo** è riconosciuto, affermato, sviluppato sino a mostrare i legami concettuali con il sistema del "diritto comune". Sicché, **l'autonomia** è pensabile come categoria logica, allorché la nozione di diritto marittimo si avvicina e viene a coincidere con quella di diritto comune, o meglio diventando il "diritto marittimo comune".

d) Principio generale di **indissolubilità tra la teoria dell'ordinamento giuridico marittimo generale e la teoria della norma fondamentale**, a cui è sotteso contenutisticamente il valore costituito dal libero esplicarsi del commercio marittimo internazionale in un mondializzato sistema di traffici di navi e di merci, dalla circolazione distributiva e dallo scambio di beni effettuato sempre più su **basi globali**. Ne deriva il principio di **unità**, di **totalità**, di **completezza** dell'ordinamento giuridico marittimo internazionale, che trova nella norma **originaria** e **fondamentale** la sua vali-

dità e il principio unificatore: essa decide se **una norma è diritto marittimo**, se **un'altra non è diritto marittimo**.

e) Principio del **formalismo giuridico**, che riduce ad entità tipologica tutti i comportamenti più adeguati ad uno scopo, secondo l'ordine prescelto tra scopi diversi, costituisce la dimensione oggettivamente permanente, che attraversa e permea, in via verticale ed orizzontale, il piano dell'esperienza giuridica marittima (*Evoluzione*, cit., pp. 203-205).

f) Principio dell'**astrazione pratica** come rapporto giuridico marittimo. Il procedimento astrattivo che, applicandosi alle attività volizionali per un'esigenza spontanea ed imprescindibile dello spirito imprenditoriale delle formazioni marittime e portuali, crea e forgia schemi di volizioni e di azioni **uniformi**, che possono denominarsi "tipi pratici", e rappresentano l'**oggettivazione**, cioè la proiezione in una realtà oggettiva e impersonale delle corrispondenti azioni e volizioni, le quali nelle loro origini non possono essere che individuali e soggettive. La formazione di "tipi pratici" nel diritto marittimo si rivela di essenziale importanza per le relazioni che si intrattengono tra remoti operatori marittimi, perché la tipicità di un comportamento rende possibile che questo funga come azione distinta e staccata, sia dalla volizione del soggetto che la attua, sia anche dalla volizione di un soggetto diverso, il quale, se vuole attuarla, l'attua appunto nella sua tipicità, come azione tipica (Cesarini Sforza). Questa relazione elementare tra due astrazioni, per cui la volizione ha un operatore marittimo e l'azione ne ha un altro, viene a costituire il nerbo, il nucleo, l'anima, potrebbe dirsi, di ogni e qualsiasi **rapporto giuridico marittimo**.

g) Da questa relazione si giunge alla **schematizzazione** e all'**oggettivazione** dei comportamenti degli operatori economici marittimi singoli; dalla fase iniziale dell'**astrazione pratica** si giunge a creare le regolarità indifferenziate, la regolarità dei comportamenti delle comunità marittime e portuali sovrapposta alla loro naturale arbitrarietà, indisciplina e disordine (il c. d. principio dell'oggettivismo formalistico, in forza del quale la ipostatizza-

zione della volontà dell'ordinamento giuridico marittimo attinge così la concretezza del procedimento astrattivo, nel quale l'unità di **soggettività** e di **oggettività** può essere colta nel suo aspetto dinamico) (Cesarini Sforza).

h) Principio della **circolarità dell'astrazione giuridica marittima**, che si rivela nel mutamento di struttura del procedimento astrattivo, quando si applica non al rapporto della volizione di un operatore giuridico marittimo con la sua stessa azione, ma al rapporto della volizione dell'operatore giuridico marittimo con l'azione di un altro operatore giuridico marittimo. Ne consegue la "tipicità fondamentale" del mondo marittimo, e si dà luogo al necessario complesso delle regolarità indifferenziate o inconsapevoli alle quali tutti i componenti di una comunità marittima e portuale si conformano. Il c. d. principio delle regolarità indifferenziate assurge così al rango di modelli di comportamenti individuali o collettivi nel perpetuo convertirsi della soggettività e dell'**oggettività** (Cesarini Sforza).

i) Principio concettuale della **struttura** (Bentivoglio, Frosini, Paresce) nel diritto marittimo, idoneo a scolpire e a delimitare la base tipologica dell'azione economica degli operatori, che si muovono e agiscono nelle comunità portuali e marittime, viene a "suture" ciò che potrebbe dividere la forma e il contenuto costituendone il riferimento necessario logico e l'ineliminabile nesso funzionale (*Evoluzione*, cit., p. 215). Essa "struttura" identifica e tipizza un corrispondente gruppo di operazioni giuridiche, cioè di modelli operativi, che vengono ad affermarsi nell'ordinamento giuridico marittimo generale; afferma la stabilità ontologica del diritto marittimo, conferendogli la possibilità di adesione, la più intima, ai mutamenti storici, che sono quelli che più interagiscono ed incidono negli ambiti delle comunità marittime e portuali. Il principio generale della "struttura", assunta come specie di "tipologia dell'azione", è idoneo a mettere in luce i lineamenti più semplici ed elementari della prassi, gli elementi di coesione e di decisione, che appaiono insiti in essa.

j) Elementare canone ermeneutico risiede “**nell’energia interna**” propria dell’esperienza pratico-operativa delle formazioni sociali, marittime e portuali, dei loro bisogni conoscitivi pratici, che dà e ha dato “unicità” di forma al “**linguaggio giuridico marittimo**” (*Evoluzione*, cit., pp. 233-247).

k) Il principio dell’**autointegrazione** idonea a reggere ed alimentare le dinamiche giuridiche sviluppate dall’ordinamento giuridico marittimo generale attraverso la molteplicità delle fonti, non gerarchizzate, che trovano nel diritto marittimo il punto di raccordo nel “canone della relatività dei valori giuridici” e vanno definite siccome giuridiche.

Ma altri e ben sagomati, in emersione storico-positiva, principi generali possono qui di seguito compendiarsi in una breve enunciativa:

- 1) i principi **consuetudinari**, quelli attinenti agli usi, alla pratica mercantile diaria, alla natura delle cose marittime e portuali, ai trattati di commercio e di navigazione, alle convenzioni internazionali, ai rapporti giuridico-marittimi liberamente impostati;
- 2) il principio fondamentale della “**coderivazione**” del fenomeno giuridico marittimo dall’agire economico delle formazioni sociali marittime, portuali, commerciali;
- 3) il principio delle **certezze pubbliche o private**, con appositi assetti organizzativi a carattere iscrizionale, della circolazione delle navi e delle merci caricate nelle stesse, e stoccate, movimentate in centri marittimi internazionali;
- 4) il principio dei **titoli al portatore**, astratti e formali, idonei a mobilitare le merci, e a cedere i crediti;
- 5) il principio dell’*obligatio* in tutte le vendite marittime (mentre le clausole **cif.**, **fob.**, etc., non sono altro che *standards* valutativi);
- 6) il principio del **credito marittimo e documentario**;
- 7) il principio della **rappresentanza**, degli *status*, del **conferimento di munera** inerenti alla strutturazione delle figure giuridiche soggettive, o al loro agire giuridico-economico;

- 8) il principio della **limitazione della responsabilità** del vettore e dell'armatore;
- 9) il principio della "**sicurtà marittima**", per quanto attiene al profilo commerciale, e principio pubblicistico della sicurezza della nave, delle cose e delle persone in navigazione, nei porti e nelle navi.

9. È opportuno non disperdere l'illuminante senso dell'ulteriore, decisivo spunto critico offerto dal grande nostro marittimista Righetti, relativo al ruolo del "particolarismo" svolto nella storia del diritto marittimo generale, cioè nella creazione di nuovo diritto.

Il presupposto della mia identificazione "organica" dell'ordinamento giuridico marittimo posatò sulla sua fondamentale armonia, nella quale non può non vedersi riflesso il principio eterno dell'ordine universale, ove si coglie la concezione dell'*utrumque ius* come sistema normativo marittimo unico e mondializzato, non tollera l'esistenza di nessun'altra fonte normativa che possa essere concepita fuori di quel sistema: del quale, infatti, i diritti particolari e speciali ne fanno necessariamente parte, pur limitati dai diritti universali che si contrappongono ad essi come *iura communia maritima* (Calasso, Besta, Solmi, Brugi).

Il sistema delle fonti del diritto marittimo (*Evoluzione nel diritto marittimo*, cit., pp. 189-192) resta ancorato all'orbita della concezione antica degli *iura communia*, che non denega né impedisce la costruzione di principi, di istituti, e di intere aree nel diritto marittimo con una più libera, e spontanea intuizione della realtà quotidiana (i c. d. *rapporti giuridici liberamente impostati*).

La modesta esperienza dei miei studi mi ha però persuaso della necessità di innescare un movimento di revisione critica volta a superare la frammentarietà delle ricostruzioni destinate a lasciare il problema del diritto marittimo al punto stesso delle ricerche del Brunetti A., dello Scialoja A., preziose e talvolta

ingiustamente trascurate, ma lontane dalla organicità di una interpretazione storica, pur dominate da un principio di unità.

10. Ho cercato, appunto, di ricomporre nella vita giuridica marittima questo principio unitario, e mi sono trovata spontaneamente di fronte al problema storico di un **diritto marittimo generale** (fondamentale, direbbe autorevolmente il Semama), che di quel principio di unità e di evoluzione è il riflesso dell'ordine delle sue fonti giuridiche: quale fatto centrale e fondamentale, il sistema delle fonti, quale organo potentissimo della evoluzione e della unità del sistema, processo genetico del nuovo diritto marittimo che, in ultima istanza, sfuma e fa svanire (perché i germi di nuovo diritto si fonderanno nel sistema) la distinzione tra una norma che in una determinata materia vale per tutti in contrapposto ad una norma che in quella materia stessa vale solamente per alcuni.

Su questa concezione "organica" del diritto marittimo, prodotto naturale e sociale delle formazioni marittime e portuali, assimilabile ad un organismo vivente in tutte le sue parti, sull'idea di una "ragione giuridica naturale", espressione di un vero assoluto, come generatrice logica del sistema giuridico marittimo (processo logico, di induzione e deduzione, che si svolge e si sostanzia tutto nel circolo della realtà giuridica positiva, dalla quale prende le mosse e alla quale ritorna), occorrerà condurre un'apposita riflessione, in cui le anomalie e le deviazioni del "particolarismo", invocato dal Righetti, imposte da necessità contingenti ed accolte per mere rilevazioni utilitarie, verranno certamente ricomposte nel segno del fine superiore del sistema giuridico marittimo generale.