FRANCESCO ALESSANDRO QUERCI
Prof. Ord. di Diritto della navigazione presso l'Università degli Studi di Trieste

METODOLOGIA EVOLUTIVA NEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE DELLA POST-MODERNITÀ[1]

RETICOLO TEMATICO

- problema storico-critico nella scienza del diritto marittimo;
- correlazione tra rami del diritto e singole scienze giuridiche;
- ruolo della ricerca scientifica per l'individuazione della tecnica, della problematica, della dogmatica nella scienza globale del diritto marittimo;
- superamento del problema critico attraverso la c.d. "riflessione filosofica", idonea a rendere "adulta" la scienza giuridica marittima, facendo sorgere uno "studio sistematico e globale" del diritto marittimo;
- individuazione dei principi generali, non più quale mera ipotesi di teoria generale del diritto, bensì in vigenza di un dato ordinamento giuridico internazionale positivo concernente le situazioni giuridiche, i fatti e gli atti giuridici, le figure soggettive, la pluralità dei gruppi economici compresenti nell' "arte dello scambio", e nella globalità del commercio marittimo;
- la spiegazione ordinamentale affascia tutta la fenomenologia marittima, e pone una tesi, come "realtà attuale autocreativa", ossia come sintesi a priori, come analisi trascendentale di concetti, non inclinanti ad estetismo anarcoide, i cui caratteri non vengono lasciati alla mercé di qualunque critica, ma possono essere solo assorbiti da una posizione gnoseologica avente una marcata valorazione speculativa.

1 *Lectio* tenuta al Convegno "Il Diritto della navigazione nel nuovo millennio" (Jesolo 27-28 ottobre 2006) organizzato dalla Camera Avvocati di San Donà di Piave.

1. IL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE NEL NUOVO "MILLENNIO".

Il diritto della navigazione manifesterà intieramente il suo volto, la sua specifica vocazione e la sua imperitura missione nella storia dei popoli, presente e futura, divenendo nel mondo esso stesso il "segno" più marcato, più luminoso dei nostri tempi: il diritto della navigazione come un faro, che proietta luce sui secoli che verranno e sulle generazioni avvenire, dando indicazioni sul più urgente dei problemi attuali del mondo, quello che concerne il senso, la direzione della storia e, in particolare, dell'epoca nuova nella quale siamo entrati.

Per chi desideri fare un'analisi storica integrale che includa territorio, mare, aria, il diritto della navigazione è il "capitano", che dirige la navigazione storica del mondo, che compie fatti-atti essenziali, dà le indicazioni di decisivo valore orientativo, per capire i movimenti di fondo della storia umana.

Ebbene: il diritto della navigazione, nella sua tessitura essenziale, coerenzialmente a questa "opera storica nuova", ne viene a cogliere le prospettive più lontane e gli orientamenti di fondo, le note costitutive essenziali nel cui cuore esso si pone, per illuminarla dal di dentro e per guidarla verso i grandi "porti", ed "aeroporti" della civiltà cui l'opera dell'uomo e di Dio la destina.

Ma bisogna specificare: giova, cioè, indicare ad una ad una queste componenti, e le note discretive essenziali, che caratterizzano il diritto della navigazione in questa nostra epoca, quella caratterizzata e composta dal "nuovo millennio", che le danno volto tanto nuovo da renderla, in un certo modo, "unica" nella storia del mondo: compito di civiltà e funzione politica universale per l'unione dei popoli, e per la distribuzione dei beni.

L'"unità" del diritto della navigazione, quale nota discretiva essenziale, è la prima e fondamentale componente, che dà assoluta novità all'opera in cui è allo stato avanzato la conquista, oltre del mare intorno alla terra, degli spazi interplanetari, implicante una rivoluzione di incalcolabili dimensioni e di imprevedibili ri-

percussioni, che, con ciò stesso, avviene nei rapporti "misurabili" degli uomini, strutturalmente toccati e trasformati, e per i quali si è schiusa un'era di nuova "misurazione", di nuova "numerazione", e di nuova "pesatura" (La Pira).

È sufficiente pensare ai rapporti politici, sociali, economici, "militari": tutti i loro pesi e tutti i lori equilibri e tutte le loro misurazioni e strutturazioni, che fin'ora avevano avuto corso nel mondo, sono oramai radicalmente trasformati, ed investono l'intiero problema (mai divenuto come oggi attuale) dei rapporti tra la cristianità e l'Islam, tra i popoli e le nazioni, e le nazioni "cristiane" e i popoli e le nazioni "non cristiane" (i popoli e le nazioni "islamiche"; il popolo e la nazione di Israele), che abitano lungo le sponde del Mediterraneo di questo "ingrandito lago di Tiberiade".

La nuova epoca storica prende data e volto proprio dall'avvenuto possesso degli spazi, come nel passato avvenne col possesso dei mari, che circondano la terra.

Nel nuovo millennio, il diritto della navigazione deve partire da questi eventi, e da questa data ha inizio, in certo senso, l'edificazione di una storia nuova e di una società nuova, e di una civiltà nuova, che sarà tecnica, scientifica e religiosa insieme, su tutto lo spazio dei popoli e delle nazioni di tutto il pianeta.

Non si sa davvero a quali simiglianze, a quale ordine di analogie si possa ricorrere per confrontare, per approssimazione, questa epoca nuova apertasi al nuovo millennio, a quelle precedenti della storia umana: pensare alla scoperta dell'America? Ma le dimensioni delle "scoperte" spaziali-planetarie sono di una tale grandezza, per le ripercussioni che esse sono destinate ad operare nella struttura della storia e del mondo, da impedire il ricorso illuminante a qualsiasi confrontazione e a qualsivoglia analogia.

Quali problemi e quali analisi storiche, culturali e politiche si pongono agli uomini e ai popoli – ai giovani studiosi – di tutto il mondo? Nessuno può negare che l'ingresso della "navigazione" nella storia umana, dai fenici in poi, abbia impresso inevitabilmente una direzione solidale ed unitaria al movimento storico dei popoli di tutta la terra.

La navigazione ha provocato e continuerà a provocare quella

fioritura del pianeta (a tutti i livelli: dallo scientifico, al tecnico, all'economico, al sociale, al culturale, al politico) che caratterizzerà "per mille anni" la storia dei popoli. La "primavera storica" con la navigazione "fenicia" prese già inizio e preluse a quella universale nel mare di tutti i popoli e di tutti i continenti.

La tessitura fondamentale del diritto della navigazione, quale stella polare che orienta la navigazione storica nuova, quale componente dell'epoca nuova nella quale esso si svolge, è in grado di gestire l'"emergenza storica", l'"emergenza spaziale", l'"emergenza migratoria", l'"emergenza cosmica", il mutamento strutturale dei rapporti dei popoli: rapporti politici, economici, sociali, etc., che risultano oramai trasformati, immessi a svolgersi nel nuovo mondo, nella nuova epoca, caratterizzati da queste imprevedute emergenze di popoli nuovi e delle nuove nazioni di Asia, Africa, diventati in modo accelerato (accelerazione storica corrispondente alla accelerazione scientifica, tecnica, nucleare e spaziale) i soggetti più vivi, in un certo senso, della storia nuova.
A questo grandioso fatto dell'emergenza storica costituita dall'ingresso degli Stati nuovi - afroasiatici - nella stessa struttura dell'Onu, mutandone fisionomia e funzionamento, v'ha l'emergenza storica e politica di tutti i popoli e nazioni dell'Islam, i loro ognora laceranti rapporti con Israele.

Donde, l'emergenza storica e politica dell'intiero "sistema storico" del Mediterraneo, quale spazio "centrale" del mondo!

Ma l'emergenza storica dell'Asia e dei popoli dell'Africa, delle nazioni dell'Islam, del problema di Israele ha provocato un'altra singolare e più ardua emergenza: quella dell'Europa, divenuta, dopo i recenti effluvi storici ed umani determinati dall'immigrazione clandestina, dall'impetuoso movimento in massa degli uomini, ognora in cerca di nuovi destini di vita, un misterioso punto di "innesto storico" di tutte le nazioni (La Pira).

Nel pieno e nel mezzo di queste emergenze, con tutta la sua articolata tessitura normativa, composta da fattispecie esclusive, è presente il diritto della navigazione, che si può dire strutturato, in certo modo, in funzione e in vista di esse, quale stella polare, idonea a dare orientazione alla grande e tanto nuova "navigazione

storica" nell'epoca segnata appunto dallo schiusosi millennio.

Di tal che, il diritto della navigazione si pone nel cuore di questa epoca e luminosamente la indica, e la orienta, nel territorio, nel mare, nello spazio aereo e cosmico, nella dimensione interplanetaria, e nella conquista ineluttabile della pace, contro la distruzione del mondo derivante dal possesso non controllato delle forze nucleari.

Donde, anche la scienza giuridica marittima non può più stare nel globo del sapere come un continente chiuso, quando tutto è in discussione ormai in ogni regione della scienza.

Ma ciò esige una generale profonda revisione e trasformazione dei concetti, dei fini e dei metodi della scienza giuridica navigazionistica, un nuovo "discorso sul metodo". Esige, in particolare, l'abbandono della metodologia teorica e pratica imposta ed abusata dall'arbitrarismo, e dall'empirico parcellizzato ed occasionato; e l'assunzione della sola metodologia teorica e pratica capace di inscrivere la "navigazione" nei quadri del corso millenario della sua storia, di porla al servizio di una società nuova nell'unità e nella pace, proporzionata a questa nuova epoca dell'avviato millennio; una metodologia teorica e pratica capace di ordinare le norme di azione, le norme di condotta a tutti i popoli, in modo che s'integrino reciprocamente come membri solidali chiamati a fare questa suprema ed irrecusabile scelta nel versante della fioritura millenaria della navigazione, e dei commerci, in quello della strutturazione del sistema marittimo, aeronautico, economico commerciale, tali da permettere – senza violare nel suo fondo la libertà dell'uomo – ed edificare saldamente sul lavoro la comune società dei popoli e delle nazioni. Anche le vecchie e nuove spettacolari esperienze spaziali hanno posto la navigazione al servizio, quale forza di emancipazione politica, spirituale, culturale ed economica dell'intiero sistema mondiale.

Sicché, l'ingresso "impetuoso" della navigazione tra la creazione cosmica e la creazione storica costituisce una tesi essenziale di tutta una nuova e moderna meditazione del ruolo del diritto della navigazione.

Per tal modo, la dottrina navigazionistica tradizionale è meglio

che rinunci, una volta per tutte, a capire su cosa essa si fondi per giungere alla specialità od eccezionalità della sua normazione ordinamentale, non certo per l'implicito od esplicito divieto di analogia, o per la difficoltà ad ammettere l'interpretazione estensiva. Oppure, perché, in virtù anche dell'opinione corrente della giurisprudenza, ogni diritto che non sia il diritto privato, o il diritto amministrativo, era ed è diritto speciale, od eccezionale, per la spiegazione plausibile della possibilità di identificare norme che si fondano su principi lor propri, diversi da quelli che per la maggiore importanza quantitativa o qualitativa costituiscano i principi ordinari di un sistema giuridico.

Orbene, questa concezione è erronea e restrittiva al tempo stesso, ed è affiorata quasi ovunque nel secolo scorso, ove predominava l'opinione che quei principi costituissero la deviazione, diciamola così, dai principi ordinari, fino a costituire un sistema particolare, pur non isolato, nel più ampio sistema complessivo.

Comunque, le norme del diritto della navigazione non sono né speciali, né eccezionali per queste ragioni: a) che esse disciplinano i fatti permanenti e costanti quali sono il commercio, e il viaggio marittimo ed aeronautico; b) che esse non si fondano su principi propri e caratteristici che deviano, *propter aliquam utilitatem*, dai principi ordinari del sistema giuridico; c) anzi, fondano esse stesse principi ordinari, quale classe sua propria ed autonoma, non rinviante ad altri principi esistenti nel diritto privato, o nel diritto pubblico.

Di tal che, la norma navigazionistica è perciò norma ordinaria, ma pertiene al genere di norme a fattispecie esclusiva (Giannini M.S.), e cioè ad un novero di norme che non vanno confuse con le norme speciali od eccezionali. Gli è che le norme navigazionistiche a fattispecie esclusiva riflettono situazioni di fatto ben determinate, di commercio, di viaggio marittimo ed aeronautico, contenendone una qualificazione caratteristica ed esclusiva, ed una determinazione astratta di effetti giuridici altrettanti tipica ed esclusiva.

Di qui, l'insostenibilità dell'analogia, e dell'interpretazione estensiva delle norme navigazionistiche ordinarie a fattispecie esclusiva, che rimangono applicabili alle fattispecie che esse

contemplano, divenendo l'esclusività, un fatto, o un modo di essere della norma, di natura soprattutto logica, e cioè suscettiva di indagine anche sui principi sovraordinati alle singole norme, se essi abbiano o no un valore normativo, o rimangano meramente conoscitivi, o se costituiscano un nucleo indefettibile permanente pur in un sistema, quale quello del diritto della navigazione, che è in continuo divenire.

Per poco che si rifletta, per poco che si guardi nella luce irradiata di eventi essenziali del nostro tempo, nella nuova epoca millenaria, la navigazione, il commercio assumono nella metodologia di revisione e di trasformazione dei concetti una logica interna ed un interno finalismo che rispondono coerenzialmente – quasi un teorema di geometria – allo svolgersi dei fatti e al "senso totale" della storia presente del mondo.

Quella del diritto della navigazione è, quindi, una vocazione congeniale con l'unità, la pace e la fioritura civile di tutte le genti, con l'intelligenza e la civiltà degli uomini, con la sua irradiazione nel mondo, con la sua stessa economia, orientata, nelle sue tendenze profonde e costitutive, verso questo punto finale della storia del mondo.

2. JESOLO E L'IMPORTANZA DEL CONVEGNO.

Il significato del Convegno, organizzato dalla Camera Avvocati di San Donà di Piave, con il Patrocinio del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Venezia, si coglie compiutamente, non solo perché viene sottoposta a meditazione la cardinale questione della "determinazione della legge fondamentale della scienza giuridica marittima", il suo criterio di qualificazione giuridica nell'ambito di una concezione "monotipica" o "politipica", ma crediamo, soprattutto, di poter divisare in Jesolo un plausibile radicamento istituzionale-territoriale, quale valore aggiunto di un centro catalizzatore di eccellenze locali a vocazione e a spettro internazionali, tuttaffatto idonee ad entrare, così, anche attraverso gli strumenti basici accademico-scientifici, nella rete globale.

Vedere in Jesolo simile suscettività significa ravvisare in questa

splendida città un ambiente favorevole alla ricerca e all'innovazione nel campo marittimo, aeronautico, e commerciale, in cui la stessa qualità della vita, qui, costituisce oggetto di studio e di ricerca.

Pertanto, l'esempio costituito dalla fisionomia di questa impegnativa *lectio* sviluppata nell'ambito del Convegno non può essere considerato un mero driver dell'inizio, in maniera libera, e per certi versi apparentemente scomposta, ma un'iniziativa conformata strettamente con l'Università degli Studi di Trieste, e cioè connessa con l'origine della filiera della produzione dei nuovi saperi, e con il carattere di concetti scientifici in embrione.

La *lectio*, quindi, oltre che svolgere un tema posto sull'agenda delle autorità di Jesolo, della Municipalità, della Regione, solleva la questione di un rapporto con il territorio, e con il valore aggiunto che la presenza di un centro permanente catalizzatore di eccellenze gnoseologiche potrebbe apportare.

La discussione, talora, involge l'indotto economico più o meno rilevante che un simile Centro possa sviluppare intorno a sé. Ma non è questa la logica della "lectio" richiesta meritoriamente dalla Camera degli Avvocati di San Donà di Piave, dal delegato Avv. Piero Santin, dal Presidente e dal Consiglio, ma si profila sullo sfondo l'obiettivo ambizioso, ma irrinunciabile, di una città, come quella di Jesolo, basata appunto sulla conoscenza.

Difatti, se in passato a determinare lo sviluppo di una Regione erano soprattutto le sue risorse naturali o il vantaggio competitivo dato da un mercato o tessuto economico avanzato, oggi le Regioni europee possono sopravvivere alla delocalizzazione e alla globalizzazione, nella competizione mondiale, solo esercitando competenze, accumulando saperi e conoscenze.

Di tal che, l'ipostasi di istituire un Centro di eccellenza marittima, aeronautica, plurilingue, basato su un corpo accademico di provenienza sia estera sia italiana, potrebbe contribuire ad un immediato salto verso orizzonti internazionali, trainando con sé le imprese del Nord-Est già aperte ai mercati globali.

Ed a fronte di questo orizzonte di sviluppo, quale già Presidente per oltre 27 anni del Consiglio Superiore del Ministero della Marina mercantile, e quale Decano del Dipartimento di Scienze giuri-

diche dell'Università degli Studi di Trieste, fondatore della Scuola dogmatica del Diritto marittimo, aeronautico, e dei trasporti di Trieste, ho ritenuto di accettare l'incarico di tenere una *lectio* con inferenza sulla metodologia evolutiva nel Diritto marittimo della post-modernità, qui a Jesolo, da me eletta come sede naturale per confronti di altissimo livello, per avviare e condividere progetti di ricerca e strumentare iniziative formative di vasta portata.

Il nostro compito è quello di trovare una linea nuova anche nel campo degli studi marittimi, aeronautici, e dei trasporti, per governare l'innovazione tecnologica al servizio dello sviluppo economico culturale del Vostro Territorio, con la definizione di un programma per un radicamento tecnologico, materiato di scienza economica e di scienza giuridica.

3. PRIME LINEE INTRODUTTIVE: I PRINCIPI DEL DIRITTO MARITTIMO DELLA NAVIGAZIONE.

Va subito rilevato, a guisa di premessa, che i principi, in ispecie i principi generali del Diritto della navigazione, accanto ad una funzione normativa assolvono anche ad una funzione scientifica.

Donde, il singolare interesse speculativo assunto da questo qualificante Convegno di Jesolo, iscritto sotto l'appropriata e felice etichetta "Il diritto della navigazione nel secondo millennio", la cui accurata e preziosa elaborazione cospira ed ambisce ad entrare nella letteratura giuridica moderna, in quanto l'origine della "dottrina dei principi" viene a coincidere completamente o quasi con quella della parte generale del diritto marittimo internazionale. Pur tuttavia, si sa benissimo come una tale nozione, un simile concetto si sia venuto "costruendo" poco a poco col formarsi della parte generale del diritto marittimo ed aeronautico, sistemazione peculiare basica di concetti giuridici in cui vengono conformati "dogmaticamente" quegli elementi che sono comuni a tutta una serie di istituti regolati più o meno analiticamente dal diritto consuetudinario marittimo internazionale, e da quello codificato: è ciò che determina, in estrema istanza, un paradigma relativamente costante, entro le cui linee fondamentali va inquadrata la trattazione degli istituti medesimi.

Dalla parte generale del diritto marittimo, la dottrina dei principi sarebbe dovuta passare via via ad altre zone giuridiche dello stesso ramo, ma ciò non ha determinato affatto l'approfondimento di essa in tutti i suoi punti: anzi, proprio nella disciplina in cui, per così dire, vide la luce, è più che evidente una sproporzione a tutto vantaggio della dottrina dei contratti di utilizzazione della nave; ond'è che, salvo qualche eccezione (Antonio Brunetti, Antonio Lefebvre D'Ovidio, e poi Gabriele Pescatore), l'esposizione dei principi si riduce sempre ad una specie di mutilo ed ingombrante preambolo, fine a se stesso, che a qualche autorevole scrittore (Ascarelli) è anche sembrato un inutile orpello, se non addirittura dannoso.

L'osservazione - si badi bene - non ha il più lontano sapore di rimprovero (anche perché ne mancherebbe l'autorità al relatore): la "dottrina dei principi" del diritto della navigazione ci interessa qui sotto un profilo speculativo, e sotto l'aspetto dogmatico del diritto della navigazione.

Volendo solo restare al profilo dogmatico, trascurando per ora l'interesse, cioè, che tale dottrina possa offrire alla critica gnoseologica del diritto marittimo, non bisogna dimenticare, infatti, i limiti imposti dal diritto codificato, da quello convenzionale, da quello consuetudinario, da quello rinveniente dalla prassi marittima, aeroportuale, da quello proprio della natura delle cose marittime, portuali e commerciali, limiti oltre i quali la costruzione dogmatica o è arbitraria, o riesce a dominare solo in apparenza la svariata molteplicità di elementi che si vogliono mettere insieme in essa, e l'influsso della tradizione, ossia il frutto di una lunga esperienza polarizzata non é servito ad una sagace distillazione enucleativa: tradizione che non ha saputo far di meglio che trasportare di peso, facendone appena un cenno, la dottrina dei principi, marcando così la cennata sproporzione, quando si tenga presente, anzitutto, che i vecchi navigazionisti non siano pervenuti certamente alla formulazione del concetto dei principi, muovendo da una visione totalitaria della realtà giuridica marittima. Non dobbiamo trovarci di fronte ad un prodotto dell'astrazione generalizzatrice, che sta tentando di costruire uno schema sulla

base di una "teoria delle fonti", ad es., bensì qui giova piuttosto mettere in evidenza l'aspetto più saliente di quello che si può definire come il contenuto di questi principi: in poche parole, è l'elemento economico che vi predomina, e che postula un movimento diretto ad approfondire ugualmente tutti i punti del nuovo campo di indagine, e cioè a valorizzare la tendenza a polarizzare l'investigazione verso quei tipi di principi, i quali altro non sono che strutture aventi una funzione di prim'ordine nella circolazione di beni economici e giuridici nel mondo: le vendite marittime, le compravendite internazionali, bisognose del viaggio marittimo o del trasporto aereo. E con ciò si spiega agevolmente perché una tendenza relativamente recente (Querci G.A.), pur senza staccare dalla dottrina dei principi, cerchi di assidere la teoria delle vendite marittime nel concetto dei principi, concetto che ha tutta l'aria di rappresentare l'equivalente dogmatico di quello, strettamente economico, di circolazione dei beni nel mondo.

Di tal che, l'indagine sui principi giuridici deve assumere nel diritto della navigazione proporzioni vaste ed articolate, idonee ad una revisione della nozione di principio, e del procedimento di applicazione, in modo che essi, in ispecie i principi generali, vengano a disimpegnare sia una funzione normativa, sia una funzione scientifica: compiti che derivano dal loro pensamento come strutture portanti di un sistema, di un ordinamento giuridico marittimo generale, internazionale, per cui fungono come punti fermi nel sistema della scienza del diritto marittimo e del diritto aeronautico: la loro funzione normativa si estrinseca a sua volta in tante funzioni minori, ove si comprenda quella di svolgere una funzione integrativa.

Accanto ai principi giuridici, il sommo costituzionalista Vezio Crisafulli poneva i principi dogmatici, offrendo così uno spunto euristico prezioso e pieno di interesse, perché anche il giurista può concorrere ad affasciare entità e principi della scienza che egli studia, però conoscendo bene la differenziazione delle funzioni dei principi generali (Bartole). Appunto non si può ingenerare confusione tra funzione scientifica e funzione normativa del principio, atteso che la scienza, quale consapevolezza di un'esperienza del

concreto, si pone come fonte e guida dell'esperienza stessa, e si correla con il carattere normativo del nostro ordinamento giuridico marittimo internazionale. Tutto ciò non implica una negazione di preziosi nessi intercedenti che tra le due posizioni gnoseologiche possano correre.

Considerando che i principi costituiscono ipotesi normative (Giannini M.S.), risulta necessaria la loro interpretazione, dopo aver eseguito l'operazione della loro individualizzazione, abbiano essi un valore qualificatorio mediato o immediato. Che simile interpretazione valga per usare il principio in una funzione interpretativa o integrativa involge un ulteriore momento logico, relativo all'uso che del principio se ne voglia fare.

4. PRINCIPI, NORMA FONDAMENTALE, VALORE QUALIFICATORIO.

Vedremo in seguito quella che è la nostra concezione della scienza giuridica marittima, e quella del diritto positivo nel senso, peraltro, che la prima non debba disgiungersi dal secondo, visto però non come giustapposizione di norme, ma come sistema.

Ma dir questo è appena impostare il problema. Per risolverlo occorrerà accennare al caso notevole e dimostrativo dell'intervento dei principi nell'applicazione del diritto marittimo con carattere insieme integrativo ed interpretativo.

Mette conto ricordare il principio anticamente presentatosi, relativo alla spettanza del diritto al compenso per assistenza in mare di nave in pericolo, all'equipaggio e al capitano di nave da guerra: ciò in analogia al disposto dell'art. 2, l. 14 giugno 1925, n. 938, che allora attribuiva tale diritto al capitano e all'equipaggio di navi mercantili.

In caso positivo, si trattava di vedere allora se tale articolo fosse estrinsecazione di un superiore principio. Però fu negato, da taluno (Ghionda), tale principio, sulla scorta del principio generale che la retribuzione del servizio esplicato da funzionari e agenti dello Stato, in quanto servizio pubblico imputabile allo Stato, segue regole proprie e non quelle del diritto privato della navi-

gazione, per cui l'attività dell'equipaggio e del capitano di nave di guerra, in quanto sono funzionari e agenti, non è retribuibile, secondo l'art. 2 di quell'antica citata legge. Per contro, sempre per continuare nell'esempio, se si fosse tenuto conto di un altro principio generale, relativo all'esistenza di atti dell'organo che non sono atti dello Stato, tutto l'ordito argomentativo sarebbe caduto (Giannini M.S.).

Ognun vede che, per l'applicazione mediata del principio, possono permanere dubbi e difficoltà, attesa l'oscurità dell'atto di integrazione in generale, ma soprattutto, per lo scarso studio della nozione di principio nel diritto marittimo ed aeronautico, e del procedimento di applicazione del principio.

Nell'esempio sopra illustrato, il ricorso ai principi indica due forme limite, due modi di essere estremi, meramente paradigmatici, cioè che danno luogo a schemi logici configurati per agevolazione locutiva e comunicativa, ma anche a categorie concettuali in senso proprio, di uno stesso procedimento.

Per vero, considerando la struttura del nostro ordinamento marittimo generale, nella sua realtà concreta, rileviamo subito che non esistono schemi fissi e definiti entro cui il principio rinvienesi enunciato. Ad ogni buon conto, il principio, però, è sempre esistenzialmente sceverabile dalla norma di specificazione, perché del principio è sempre predicabile l'esistenza, anche se non sempre la riconoscibilità.

Così pure non sempre è individuabile il discrimine tra principi e principi generali: funzionalmente i principi generali sarebbero quelle norme dalle quali derivano logicamente norme subordinate, e si denominano generali, alludendo alla loro massima comprensività. In sede di alta dogmatica (Bartole), si è pure escluso che la categoria dei principi generali possa circoscriversi a quella dei principi non sussumibili in principi di genere superiore, in quanto, in tal modo, si verrebbe ad irrigidire la categoria, e la si porrebbe concettualmente distinta da quella dei "principi non generali", mentre si tratterebbe, in verità, di una categoria relativa.

5. IL GRANDE PRINCIPIO: LA SICUREZZA QUALE ELEMENTO COSTITUTIVO "NUCLEARE" DI OGNI FENOMENO GIURIDICO MARITTIMO.

Nel nostro ordinamento, questa discussione, come si vedrà meglio in prosieguo, oltre alla norma fondamentale, dettata sul commercio marittimo e sulle sue guise programmatico-attuative (Querci E.O.), vi è il "*Grundprinzip*", che è la sicurezza quale elemento "nucleare" costitutivo e distintivo del fenomeno giuridico marittimo, avente come scopo, anzitutto, la sua riconoscibilità. Ma avrebbe scarso valore scientifico distinguere il "*Grundprinzip*" degli atti, perché nel campo del diritto marittimo è talora estremamente ardua l'individuazione del discrimine fra i principi generali e non generali, rimanendo tale delimitazione sempre vaga ed ambigua.

Per contro, quello che veramente interessa è quando si afferma il valore qualificatorio del principio, e cioè l'applicazione dello stesso in forma immediata (con efficacia qualificatoria meccanica), come avviene necessariamente, allorché non esistano norme al principio subordinate, e può avvenire ancorché tali norme esistano. Nella prima ipotesi il valore qualificatorio immediato del principio può dirsi assoluto, poiché non vi è altro modo possibile di applicare il principio in concreto; nella seconda ipotesi è invece relativo, dipendendo l'evento dall'applicazione immediata o mediata del principio dalla formulazione e dal valore qualificatorio dell'ipotesi normativa subordinata, ossia dal fatto che questa non è suscettiva a disciplinare con la propria qualificazione una data situazione di fatto.

Di tal che, la scelta tra l'applicazione mediata o immediata del principio viene a dipendere dal contenuto della situazione di fatto da qualificare, a seconda che si presenti più conforme al fatto ipotizzato dalla norma subordinata o al fatto subordinato dal principio.

Donde questa maggiore conformità tra il fatto della norma o del principio e il contenuto della situazione di fatto da qualificare segna la differenza tra l'applicazione del principio in via immedia-

ta, che si dice ricorso ai principi, in senso proprio, ma non invece – si badi bene – provoca la determinazione dell'effetto giuridico, che in ambedue le ipotesi sopra prospettate dipende unicamente dal principio, dalla sua esistenza, dalla sua riconoscibilità.

Orbene, nel campo del diritto marittimo, per conoscere la norma da applicare, è spesso necessario ricorrere ai vari principi, avendo tale fatto un rilievo macroscopico. Basti pensare all'interpretazione, il cui elemento caratterizzante è dato dall'interpretazione sistematica (Giannini M.S.), che non è altro che un trascorrere mentale continuo da una norma al principio, o ai principi e così via (Betti).

Insomma, vi è infine il ricorrere ai principi come mezzo di integrazione, cioè per regolare situazioni concrete di fatto, che sfuggono al valore qualificatorio di norme superiori subordinate.

6. GRUPPI, ORGANIZZAZIONE, ORDINAMENTO.

Ad ogni modo, non giova disperdersi in analisi e polemiche per comprendere che i principi costituiscano le strutture portanti del sistema marittimo, aeronautico, il cui valore non è filosofico, neppure giuridico: è sociologico, perché essi sono indicativi, individuatori, anzitutto, delle entità sociali, economiche, dei tipi di gruppi, dei loro modi di essere, cioè d'ordine morfologico, espressivi di sostanza, e cioè d'ordine strutturale, e funzionale (Rescigno Piero).

Noi riteniamo che tali concetti attinenti alle strutture stesse si riferiscano ad una tipologia ideale, prima che effettuale, alla categorizzazione dei partecipanti, intervenienti nel nostro campo, a creare, a istituire, e a precisare determinati rapporti, a ripartire e a distribuire compiti, ad assegnare fini, a rilevare la presenza dell'organizzazione, che dà ai gruppi modo di svolgere un'azione come gruppo, e cioè di farne se stesso come gruppo, quale centro di impulsi sociali, economici, e quale operatore marittimo, portuale, commerciale. Ove l'organizzazione non esiste, il gruppo è, nella migliore delle ipotesi, un mero aggregato, che agisce solo mediante uomini singoli rappresentativi; con una organizzazione,

il gruppo può svolgere la sua azione, può influire perciò sull'azione di altri operatori economici, sociali.

Questo evento, quello della costituzione dei gruppi, si è verificato storicamente infinite volte: è sufficiente fare riferimento ai casi più cospicui ed importanti che sono offerti dalla costituzione delle associazioni dei lavoratori portuali (Querci F.A.), degli imprenditori, dei caricatori, dei ricevitori, nelle varie partizioni merceologiche, degli armatori riuniti in conferences (Corbino), in cartelli dei lavoratori marittimi attraverso l'operazione dell'equipaggiamento (Menghini), previa immatricolazione iscrizionale, avvenuta nel primo millennio, e che ha dato natura di gruppi organizzati a gruppi in precedenza al di sotto delle soglie dei gruppi aggregatizi.

Risulta così acquisito, ci sembra, che l'organizzazione, sotto l'aspetto sociologico (Giannini M.S., Nigro Mario), costituisca l'elemento base, perché sia possibile ai gruppi, ai corpi sociali ed economici, di assurgere al grado di operatori economici marittimi, portuali, commerciali.

Per tal modo, si coglie la problematica filosofica, sociologica del diritto della navigazione: il rinvio del concetto di corpi sociali, economici, marittimi, portuali, imprenditoriali, al concetto di ordinamento, attuato attraverso i concetti liminali, anche quelli che sfuggono al mondo del diritto marittimo, aeronautico, e che si concretano in una assunzione di rilevanza di alcuni punti di contatto del loro contenuto, altri interamente creati dai gruppi sociali, economici.

Ognun avverte, allora, come i principi fungano da evidenziamento giuridico di articolazioni logicamente già esternabili attraverso il riscontro in fatto dei vari elementi.

Sicché, il nostro campo è ricchissimo di principi, e di concetti liminali, creativi di realtà giuridiche e anche registrativi di fatti, che impongono ai diritti, alle situazioni giuridiche soggettive, oggettive, ineribili alle figure giuridiche soggettive, di assumere alcuni loro dati o contenuto di qualificazione giuridica.

Ecco dunque posta l'equiparazione tra gruppi organizzati, tra l'esistenza, nel nostro campo, di una pluralità di gruppi organizza-

ti, e il concetto di ordinamento giuridico marittimo generale.
Di qui, la liminalità del concetto di ordinamento giuridico marittimo, il cui valore prima che giuridico, è sociologico (Semama), economico, diviene, anzi, è nella scienza giuridica marittima, aeronautica, concetto di quello che possiamo, per antonomasia denominare liminale: chiamiamo questo concetto di ordinamento giuridico marittimo, aeronautico, liminale, perché al di là di esso non vi è più scienza giuridica, marittima, aeronautica.

Questa nuova consapevolezza segna un progresso significativo, poiché la teoria del diritto marittimo ed aeronautico, assunto "liminarmente" come ordinamento giuridico, viene a toccare sia i problemi filosofici di questi due diritti, nei limiti in cui ogni perfezionamento dell'ordine di conoscenze di una scienza, della nostra scienza, si risolva in motivi di speculazione filosofica, in arricchimento di esperienze, in una più penetrante lettura del diritto positivo, sia quello primieramente posto da norme consuetudinarie marittime internazionali, sia quello posto da norme scritte.

Sicché, l'equazione: da un canto, gruppi sociali, economici, marittimi, portuali, aeroportuali = ordinamento; dall'altro canto, ordinamento = diritto marittimo, aeronautico; è una componenza che non integra affatto una teoria filosofica elusiva, anzi batte irreversibilmente in breccia ogni critica di tautologismo o di aprioriismo, di indeterminatezza di concetti base.

Come vedremo, la teoria ordinamentale, e quella dei gruppi organizzati, vengono a rendere ragione di una serie di importanti fatti nel mondo del diritto marittimo aeronautico, investendo direttamente le più profonde speculazioni sul diritto della navigazione, anche se non si può pretendere da parte nostra, in questa *lectio*, di tutto spiegare della nostra scienza: e cioè sarebbe un errore o un titanismo.

7. LA C.D. RIFLESSIONE FILOSOFICA RENDE "ADULTA" LA SCIENZA GIURIDICA MARITTIMA.

La scuola dogmatica di diritto della navigazione di Trieste assume che l'oggetto studiato, cioè quello che si denomina ramo

del diritto marittimo, abbia subito, per suo conto, trasformazioni notevoli: una scienza giuridica più che millenaria, in continua evoluzione, in perpetua crisi di crescenza, è bisognosa di continue fasi di profonda revisione, al fine di padroneggiare la ricca, impetuosa fenomenologia che i nuovi aspetti dell'economia marittima, del commercio internazionale, delle politiche degli scambi via via prospetta.

Difatti, effettivamente, in tutti i paesi del mondo, il commercio internazionale è cresciuto di dimensioni, nel senso dell'estensione e della profondità, con movimento che tende vieppiù a perdurare o piuttosto a crescere, senza che se ne possa prevedere i punti terminali, assumendo ognora forme nuove, che infirmano i principi tradizionali, i quali sembravano finora fondamentali.

Sarebbe superfluo qui addurre le molte ragioni esistenti, e basterà ricordare che la nostra scuola, nel solco delle metodologie innovative ed evolutive di tutte le altre scienze giuridiche, ha iniziato una fase di profonda revisione, ancor oggi non esaurita, innestando un particolare sforzo di rinnovamento all'altezza delle fortissime trasformazioni (Volli Enzio, Semama Paolo, Maltese, Corbino, Antonini Alfredo, Querci E.O., Querci G.A., Trampus Francesca, Rimaboschi Massimiliano, Devescovi).

Sappiamo tutti che non sempre per un ramo del diritto è sorta o può sorgere un'apposita disciplina, una "scienza del diritto", ma normalmente una scienza giuridica sorge con il formarsi di nuovi rami del diritto, allorché vengono in emersione nuove manifestazioni della vita associata nei traffici marittimi, aeronautici, che si moltiplicano con l'estendersi delle attività umane, di quella associata, di quella economica, commerciale, finanziaria, che impongono l'accrescimento della regolamentazione giuridica.

Con il fiorire di istituti tipici determinati dal nuovo regime dei commerci, si sviluppa insieme la disciplina di alcuni istituti esistenti.

Con ciò il diritto della navigazione, nei suoi due rami essenziali, quello marittimo, quello aeronautico, furono raggruppati dal superiore genio inventivo di Antonio Scialoja, di Gabriele Pescatore, di Antonio Lefebvre D'Ovidio, di Sergio Ferrarini, di Francesco

Maria Dominedò, di Bernardino Scorza, di Andrea Arena, di Eugenio Spasiano, di Andrea Torrente, del penalista Giovanni Leone, e di Virginio Andrioli, che si mossero ad altezze allora considerate rarefatte (Ascarelli), ma oggi, dalle loro visuali, si possono individuare e delimitare materie tradizionali e nuove che danno luogo ai singoli due rami, e che, tra l'altro, possono essere configurati talora come diramazioni di rami maggiori, raggruppamenti questi, però, che hanno scopi scientifici-pratici, che giammai potranno avere un'autonomia piena, ma sempre relativa e limitata.

Nuove esigenze di regolamentazione giuridica, se attuate, portano qualche cosa nel campo del diritto della navigazione, sia che riflettano campi in stato arretrato, sia che investano campi di nuova scoperta.

Donde, la questione dei modi di essere del diritto marittimo e della scienza giuridica del diritto marittimo, della tecnica della scienza giuridica, che è diversa dalla tecnica giuridica: scienza sta ed esprime che in una data disciplina, quella marittima, esiste un compendio di nozioni collegate fra loro e derivate, come già anticipato, da principi generali: ma che i giuristi, forse senza neanche rendersene conto, chiamano scienza certe discipline, come quella dei trasporti, che è in realtà mero "complemento di cognizioni scientifiche".

Per ora, parlando di scienza del diritto marittimo, si prescinde deliberativamente da recenti e recentissime discussioni (Querci E.O.) intorno all'esattezza del concetto di scienza, applicato a quello del diritto marittimo.

Più che additare, per ora, l'insufficienza, la causa dell'insufficienza di essa nel padroneggiare i nuovi aspetti, ognora cangianti, del commercio marittimo internazionale (Querci G.A.), noi crediamo che il miglior criterio da seguire sia quello di poter portare l'esame sulla mancata "riflessione storico-filosofica", avente ad oggetto la scienza del diritto marittimo, che è in fondo un portato della natura stessa di questa specie di giudizio intorno al valore di una scienza in una data circostanza di tempo, quale quella schiusasi nel nuovo millennio.

Dalla nostra scuola si è allora detto (Querci E.O.) che la scienza

del diritto marittimo comincia solo quando gli istituti stessi sono animati da principi dedotti dalla "natura stessa delle cose" marittime, commerciali, portuali, e ciò avviene quando in operatori, in comunità sociali marittime, portuali, commerciali, nasce e vige la riflessione filosofica, o meglio l'opera della riflessione filosofica si applica a questi rapporti.

Ora, siccome codesta riflessione filosofica fino ad oggi non fu "adulta abbastanza" in nessun'opera del diritto marittimo, né mai si poté formare un'adeguata idea del fenomeno giuridico marittimo, delle dottrine dei soggetti, degli oggetti: un vero e compiuto diritto scientifico del diritto marittimo non si poté avere, anzi neppure in generale alcun proprio ramo definito. Si è pure detto come in mancanza di siffatta riflessione filosofica, nelle epoche successive non poté sorgere uno studio sistematico e separato del diritto marittimo.

Senza un'adeguata "riflessione filosofica" relativa alla nostra scienza, questa non può sorgere per imperfezione dottrinale, la quale è responsabile di non aver reso "adulta" abbastanza questa scienza, rimasta ferma per ora in posizione di osservazione di mero fatto, senza dar luogo ad una propria scienza definita, dando invece luogo ad una "disciplina variegata", un misto di politica, economia, diritto, sociologia, istituito a fini pratici, con istituti non collegati dall'unità, senza elementi sufficienti per una elaborazione scientifica: la scuola dogmatica di Trieste (Querci E.O.), in un serrato confronto anche con il Maestro trattatista Righetti, intuì che era possibile individuare e formulare i sommi principi di questo diritto marittimo, pur non essendo ancora in grado di riunirli in una parte generale, onde nella Sua opera di trattazione li troviamo tra l'introduzione e i capitoli finali. Perché sorgesse una scienza del diritto marittimo occorreva che il diritto marittimo stesso si formasse come costitutivo di un proprio ordinamento generale internazionale (Volli).

Fino ad oggi negli ordinamenti universitari il diritto marittimo non corrisponde neppure ad un ramo del diritto a sé stante, avendo sempre avuto un'importanza minore, di mera diramazione da altri diritti, quello pubblico, privato, internazionale, non tentando di emanciparsi da quello.

La scuola di Trieste ha propugnato l'esistenza, con il Righetti, dell'autonomia del diritto marittimo, e soprattutto quella dell'esistenza della scienza giuridica, con un approccio ordinamentale, idoneo a collegare tutta una serie di istituti da elementi sistematici di natura giuridica, impegnandosi nella determinazione della nozione di scienza.

La discriminazione del diritto marittimo nell'ordinamento degli studi universitari, ritenuto uno dei tanti rametti minori aderenti al tronco del diritto privato, del diritto pubblico generale, del diritto commerciale, del diritto internazionale, è soprattutto una causa dell'insufficienza dottrinale: gli scrittori italiani, francesi, inglesi, e statunitensi, nelle loro opere non hanno avuto mai lo scopo di dimostrare "l'autonomia strutturale e funzionale del diritto marittimo", il carattere strettamente scientifico della scienza del diritto marittimo, omettendo di illustrare e di fondare la posizione sistematica del diritto marittimo fra gli altri rami del diritto. Vi è sempre stata una non commendevole incertezza che si può trovare riflessa nella determinazione della nozione di scienza del diritto marittimo, nella mancata impostazione della questione dei criteri tecnici di partizione di essa, o in quella del c.d. metodo. D'altra parte, occorreva un'opera di sintesi, la quale, per riuscire veramente efficace, avrebbe dovuto non solo sistemare tutto un insieme di concetti giuridici, che veniva elaborando la dottrina e la giurisprudenza, non solo risalire dalla confusa legislazione mondiale ai principi generali, ed approntarli per i fini scientifici e pratici cui essi servono, ma dominare l'intima sostanza degli istituti con una coscienza più chiara, rispetto al pensiero giuridico, del loro valore concreto.

In altri termini più pertinenti, sarebbe occorsa una larga esperienza scientifico-concreta degli istituti marittimistici mercantili, portuali, e, quindi, sarebbe stato necessario conoscere sia la loro intima rispondenza a curare gli interessi internazionali del commercio marittimo, a contemperare questi interessi con gli interessi privati delle comunità marittime, portuali, commerciali, innervate in ogni punto del mondo, sia i limiti che in grande parte trovava estrinsecazione nel grande campo del sistema dei traffici maritti-

mi internazionali, nel mercato dei noli, nelle infrastrutture franche recettive mondiali (Trampus), nelle industrie cantieristiche, nel sistema creditizio e assicurativo, nei nessi con i processi sempre più penetranti ed inscindibili della finanziarizzazione (Querci G.A.), che, quale inizialmente mera componente estrinseca, si è vieppiù sollevata a fatto giuridico, ed economico davvero dominante.

Per l'intelligenza dell'ordinamento giuridico marittimo generale, internazionale, storicamente costituitosi nei vari secoli, e in via maestosa nel nuovo millennio, è mancato l'apporto perspicace ed affinato della dottrina, del legislatore italiano, della pratica giurisprudenziale, che avrebbe potuto offrire un terreno di indagine di prim'ordine.

La questione di studio, ossia di quello che oggi si dice metodo, non è stata affatto sentita dai nostri migliori scrittori, in quanto essi avevano pur avuto in Antonio Scialoja, in Tullio Ascarelli, due giuristi che avevano fortemente agitato il problema dinanzi alle loro menti, e opinavano, errando, che con il loro apporto la scienza del diritto marittimo non potesse essere isolata dalle altre scienze giuridiche, avendo impresso un carattere nazionale, con il codice della navigazione e con il classico manuale di Lefebvre-Pescatore alla legislazione e al diritto che la governava.

Per contro, restava tutto da impostare, e cioè da affrontare la questione, metodologica, per affrancare la ragione marittimistica dalla "tirannide del metodo", affermatasi, che rinserrò nell'assetto codicistico l'intiera materia, dopo avere esposto il proprio programma, illustrando la materia e i raggruppamenti degli istituti in un quadro sinottico descrittivo della divisione, dell'ordine distributivo, nei suoi membri generali con semplicità, e con affinità logiche, suddividendo ciascun membro nei suoi subalterni. Insomma, una divisione delle materie rinvenientesi tutto nel codice del 1942, modellato sulle regole pubblicistiche, privatistiche, senza eccesso di analisi, collocando ciascun istituto sotto il proprio genere.

8. IL CONCETTO DEL DIRITTO MARITTIMO.

La giuridicità del diritto marittimo, la giuridicità "originaria" (cioè non derivata) sfuggirà sempre di mano, e ci si avvolgerà in una rete di dibattiti insolubili, se non si assume un rigoroso "punto di vista formale", fondamentale in ogni indagine giuridica (Cammarata A.E., Paresce, De Stefano Rodolfo), che è determinato dalla scelta di una norma o di un gruppo di norme, e nell'assunzione di queste come uniche regolatrici della complessa attività economica marittima: queste, *materialiter*, possono essere vincolate anche da altre norme, ma la caratteristica del "punto di vista formale" risiede proprio in ciò che quest'ultime non vengono più considerate come norme, e, in un certo senso, sono ignorate come tali, perché vengono abbassate al livello di fatti, privi in se stessi di qualunque valore giuridico, o di condizione di fatto in cui si svolgono le attività marittime, commerciali, portuali. Fatti e condizioni di fatto, che possano influire sulla qualificazione giuridica dei contegni, solo ed in quanto vengano a porsi in considerazione dalle norme scelte come uniche ed esclusive regolatrici delle attività manifestatesi nei contegni medesimi.

Per vero, la "giuridicità" di una norma non è determinata da una particolare struttura di essa, o dal gruppo cui essa appartiene, né da una speciale rilevanza storica di questo: norma giuridica è solo quella che in immediato ed esclusivo riferimento ad una o più attività pratiche, viene assunta come loro unica regolatrice. Ora, se è proprio in base a questo principio che viene a determinarsi la "giuridicità originaria" di una norma o di un gruppo di norme, possiamo chiamare quest'ultimo locutivamente "sistema", anche per indicare ed additarne il carattere fondamentale di unità, esente da contraddizioni.

In questo senso, da un punto di vista rigorosamente formale, si può discorrere di ordinamento giuridico, ossia di un sistema di norme giuridiche, cioè di una considerazione unitaria di una pluralità di soggetti, unità-logica, si badi bene, non unità-termine di relazione giuridica vera e propria, perché in tal caso non è più ordinamento, ma persona giuridica, ossia soggetto giuridico.

Non posso proseguire questa *lectio* senza ricordare le parole del compianto, maestoso, sommo Maestro, Massimo Severo Giannini, che fu mio Professore a Pisa, e alla cui memoria mando un reverente saluto, quando insegnava, nel solco di Santi Romano, che l'ordinamento giuridico (sistema di norme) è sempre un ordinamento esclusivo. Esclusivo perché esclude la giuridicità di tutto quanto non vi rientri, esclude per conseguenza la giuridicità formale di qualunque altro ordinamento sostanziale che si voglia immaginare.

9. LA C.D. FORMA LOGICA DEL DIRITTO MARITTIMO.

Donde, non è pensabile uno studio di diritto positivo che assume come dato più ordinamenti giuridici, è pensabile solo una teoria generale del diritto, ma fare della teoria generale è fare dell'astrazione, non del diritto positivo.

Di tal che, riconoscere nel diritto marittimo i caratteri di una vera e propria autonoma scienza giuridica significa ravvisare in esso una sistemazione autonoma di concetti di classe. Ma il diritto marittimo, intanto, può dirsi scienza giuridica, ossia "sistemazione autonoma di concetti di classe", in quanto alla base di questi vi sia una "forma logica" fondamentale, che unisca organicamente tutte le classificazioni dei fatti che costituiscono l'oggetto della scienza che ne occupa. Questa forma logica, perciò, segna al tempo stesso, non solo il punto di partenza, ma anche il punto di arresto di ogni generalizzazione valida nell'ambito della scienza giuridica marittima: essa non è altro che il concetto del diritto marittimo, la sua astratta unità, ossia quella astratta unificazione di un molteplice dato, in cui consiste il concetto scientifico: astratta, appunto perché l'unità (idea, concetto) ha fuori di se medesima la molteplicità (fatti, dati, fenomeni).

Mette conto però illustrare uno degli aspetti più salienti, anzi la funzione precipua della forma logica fondamentale (Cammarata), che unisce organicamente tutte le classificazioni dei fatti marittimi che ricadono nell'oggetto della nostra scienza.

Il diritto marittimo è, per definitionem, scienza dei fatti por-

tuali, commerciali, marittimi: nella posizione gnoseologica in cui deve svolgersi l'indagine scientifica (*stricto sensu*), la realtà dell'esperienza marittima non può essere concepita che come una moltitudine di fatti da "osservare" (la realtà anche per lo scienziato di cose naturalistiche è mera oggettività).

Orbene, in base a quale criterio si opera la scelta dei fatti assunti come oggetto di indagine della nostra scienza marittima ?

La scienza marittima non conosce il fatto in sé, ma solo il fatto relativo ad un sistema teoretico. Proprio sulla concezione della scienza giuridica, e segnatamente di quel ramo del sapere umano cui attendo da cinquanta anni, occorre rimuovere una divergenza fondamentale: "la scienza del diritto ha carattere teoretico ed esige un sistema". Per essa, i fatti non sono definibili astrattamente, ma solo e mediante il sistema che li produce e se li assimila, per tale via e guisa mostrate, non esistono per essa che fatti marittimi qualificati, non fatti suscettibili di essere costituiti anteriormente, indipendentemente dall'uso che si deve farne, indipendenti dalla dottrina che li suscita e in seno a cui nascono.

Orbene, la funzione della "forma logica" che sta alla base della nostra scienza giuridica marittima è proprio questa: determinare il criterio generale di qualificazione, che investe tutti i fatti assunti come oggetto di indagine della scienza medesima. Simili fatti, con locuzione breve, intanto possono venire assunti come oggetto di "osservazione" e di classificazione, in quanto siano investiti tutti quanti di un unico predicato.

Di tal che, le varie uniformità che la costruzione giuridica viene ad individuare sorgono tutte quante sulla "uniformità fondamentale" (Cammarata, Paresce, De Stefano Rodolfo) non suscettibile cioè di essere assorbite in un'altra uniformità – costituita dalla forma logica che sta a base di essa.

Sotto questo riguardo, la cennata "forma logica" può essere rettamente sollevata come legge fondamentale dei fatti assunti come oggetto di indagine della scienza giuridica marittima. Tutto ciò, *naturaliter*, postula, indeclinabilmente la c.d. "immanenza del criterio generale di qualificazione" in tutte le classificazioni elaborate od elaborabili nell'ambito della scienza del diritto marittimo:

ossia la condizione essenziale, perché tali classificazioni possano costituire un sistema, un organismo concettuale.

Il quesito, allora - quali siano i fatti che il diritto marittimo, la scienza del diritto marittimo "osserva" e classifica - può, a prima vista, apparire inutile, perché, se si fa eccezione per inapprezzabili voci difformi, non si può non alludere a che l'oggetto della scienza giuridica marittima, portuale, commerciale fosse costituito da norme di condotta, in certe guise differenziate da altre. La scienza giuridica marittima, portuale, commerciale ha per oggetto il diritto marittimo: e poiché nel linguaggio comune "diritto marittimo" e "norme giuridiche" finiscono per identificarsi, si perviene così alla conclusione che il diritto marittimo abbia per oggetto determinate categorie di norme di condotta.

A corroborare codesto ragionamento cospira certamente la considerazione che l'abito mentale del giurista moderno si volga primieramente a schiarire il senso e la portata del contenuto dispositivo delle norme.

Ma è agevole osservare che il diritto marittimo non si risolve in un sistema di classificazione di norme, né l'oggetto dello stesso sono le norme, perché questa interpretazione resta e vale, a rigore, come un presupposto logico della costruzione scientifica (Messina), della c.d. dogmatica (Betti). Gli è che prima che il giurista marittimista possa discorrere della tavola delle situazioni giuridiche soggettive, delle situazioni giuridiche oggettive, cioè di obblighi, di poteri, di diritti soggettivi, di istituti, per certe guise differenziati da altri, è necessario che il contenuto dispositivo delle norme su cui sono fondati i vari istituti gli sia ben stagliato e scolpito nel suo spettro assiologico. Questo, *naturaliter*, non è il campo in cui si muove ed ha scandagliato la dottrina corrente.

Per vero, il diritto marittimo vanta e si poggia su un'esperienza giuridica, su un'attività pratica materiata e condotta dall'uomo, con le sue azioni umane, e i fatti giuridici marittimi che costituiscono l'oggetto del diritto marittimo non possono essere, perciò, che le azioni umane messe in essere da tutti gli operatori dislocati nel mondo, dalle formazioni sociali mercantili, marittime, portuali, dalle comunità imprenditoriali impegnativamente operative nei porti del mondo (Querci E.O.).

E la scienza giuridica marittima si occupa di questa o di quella azione storicamente individuate (considerazione storica), al fine di ottenere la materia prima della classificazione dogmatica, su cui applicare i concetti giuridici elaborati in questa o in quella sistemazione particolare di problemi giuridici storicamente determinati, di conflitti di interessi in atto.

Ma questi medesimi concetti non potrebbero giammai concorrere a costituire la scienza giuridica marittima, se non fossero legati tra loro da una "uniformità fondamentale". Nessuno di essi, infatti, prospetta e vanta una propria autonomia, perché la presenza dell'elemento storicistico non li sottrarrebbe all'insidia o alla mercé di qualsivoglia ulteriore generalizzazione, in cui verrebbero assorbiti come semplici particolari. Gli è che, essendo già dei *generalia*, la presenza di un simile elemento offrirebbe sempre materia ad una ulteriore generalizzazione, che nulla potrebbe avere di autenticamente scientifico e di rigoroso, ove non ne fossero scolpiti il criterio fondamentale direttivo e i limiti di operatività dello stesso.

Di tal che, in carenza di un ben definito "punto di vista formale" che governi la generalizzazione, questo non potrà mai sollevarsi al rango euristico-sistematico, distinguendosi così dal senso comune (Cammarata, Paresce, De Stefano Rodolfo).

Che la differenza tra le scienze giuridiche marittime ed altre scienze, ossia la considerazione acritica ed arbitraristica dell'esperienza giuridica marittima sia di grado e non di qualità (relativa, cioè non assoluta), e consista appunto nella maggiore organicità delle prime in confronto alla frammentarietà o asistematicità della seconda, è uno dei pochi punti saldamente acquisiti dalla storica scuola del diritto della navigazione di Trieste (Semama Paolo).

Non è, quindi, revocabile in dubbio che, se i limiti e il criterio direttivo della generalizzazione, contenuta e valida nella scienza giuridica marittima, non possono essere segnati che dalla legge della "uniformità fondamentale", che sta a base di essa scienza giuridica marittima, ossia dal concetto di diritto marittimo, il contenuto di questo dovrà necessariamente dirsi astorico o metastorico, in opposizione al contenuto storico dei concetti giuridici particolari.

Di tal che, il concetto del diritto marittimo non può consistere in un compromesso, perché osterebbero difficoltà esiziali, trattandosi della legge fondamentale della scienza giuridica marittima, e si riprodurrebbero tutte quelle suscettività, di ulteriore generalizzazione, valide invece solo per i concetti giuridici particolari (Calogero, Pugliatti, Jemolo), costitutivi anch'essi del diritto marittimo.

La scienza giuridica marittima, in tal guisa, non potrebbe mai costituire una sistemazione autonoma di concetti di classe, perché nessuna autonomia logica inerirebbe, non solo ai suoi concetti particolari, ma alla sua stessa legge fondamentale, che perderebbe addirittura simile definizione discretiva e nozionale.

Orbene, a differenza, quindi, dei concetti giuridici particolari del diritto della navigazione, il suo concetto deve consistere in una mera forma logica, da cui sia ininfluente o meglio assente ogni contenuto storico. Nel che sta, appunto, la differenza tra i concetti giuridici particolari e i concetti del diritto marittimo.

Il fondamento tecnico, la sua plausibilità logica si rinvengono in questa semplice spiegazione: la sistematicità delle classificazioni (o uniformità) è condizionata da una classificazione (o uniformità-base), che comprenda entro di sé tutti i possibili fatti giuridici economici, commerciali, nautici, da assumere come oggetto delle varie classificazioni. Tale classificazione-base, in quanto delimiti l'ambito in cui sorgono le classificazioni particolari, determina con ciò una qualificazione generale, ma logicamente autonoma, dei fatti inclusi in queste classificazioni: esse conformano identità che si costruiscono su differenze reali, mentre la prima è identità su cui sorgono delle differenze di tipi. Senza la legge fondamentale, contrassegnata da un contenuto, come quello testè individuato, i vari concetti giuridici particolari, pur rappresentando delle identità di differenze, sarebbero poi, nel contenuto, differenti tutti quanti tra loro, nel senso, cioè, che non avrebbero tra loro alcun elemento comune: ma, nella segnata ipotesi, mancando ogni elemento comune, il loro carattere scientifico (*stricto sensu*) svanirebbe.

In estrema sintesi: il principio secondo cui il concetto del di-

ritto marittimo deve consistere in una "mera forma logica", da cui sia assente ogni contenuto storico, acquista questa discretiva e spiccata formulazione: la qualificazione giuridica fondamentale ineribile al concetto di diritto marittimo deve assidersi su un criterio astorico.

Sono gli stessi intendimenti della critica della ragione pura ad indurre la distinzione tra esperienza marittima reale ed esperienza possibile, in quanto simile tassonomia risulta valida solo quando si abbia di mira la scienza giuridica marittima, dove l'esperienza si atteggi a spettatrice, e non a creatrice della realtà marittima, portuale, commerciale.

Dopo di che si capisce altresì come il concetto del diritto marittimo sia una "forma logica a priori", ove questo a priori è empirico, inconfondibile, cioè, con la sintesi a priori, perché non viene ad integrare, ma a presupporre la realtà marittima, portuale, commerciale, e la presuppone come mero oggetto.

10. IL COMMERCIO MARITTIMO INTERNAZIONALE QUALE MONADE-VALORE NORMATIVIZZATI.

Il pilastro fondamentale del gigantesco edificio speculativo innalzato dalla moderna scuola dogmatica del diritto marittimo di Trieste si insedia nella concezione del commercio marittimo internazionale quale monade-valore (Wert-Monade), nell'espressione del tedesco Saurer, filosofo del diritto e della cultura: nella terminologia della nostra scuola denota sì il valore singolo e singolarmente preso, relativamente autonomo, del commercio internazionale, ma "invale" tra monade-valore e monade massima, cioè tra valore singolo ed ordinamento giuridico marittimo o sistema planetario di valori.

Tale relazione è la chiave della definizione del diritto marittimo, l'asse intorno a cui gravitano l'intiera teoria generale del diritto della navigazione, la ricerca scientifica, innervata in una speculazione geniale che, disciplinando con etica sobrietà, spirito di geometria e spirito di finezza, logica precisione e bellezza letteraria, hanno saputo restituire una luce, un significato costruttivo

al tema più astratto e più arduo: l'uno e il molteplice, l'omogeneo e l'eterogeneo, il continuo e il discontinuo, la quantità e la qualità, la causalità, la finalità, la libertà, per citare pure poche voci di un lungo elenco di categorie.

Nei quadri fondamentali di una teoria generale del diritto della navigazione, in quanto fenomeni "divarianti" all'infinito, non possono venire in considerazione se non fenomeni di antichissima ed universalissima esperienza umana mercantile, fenomeni che non si tratta noi di scoprire, ma soltanto di riscontrare in diverse relazioni, in differenti atteggiamenti, sotto l'angolo di visuale di interessi pratici e scientifici mutati, e persino di una diversa natura delle cose marittime, portuali, in un diverso approccio nei confronti della realtà universale.

Teoria generale significa visione panoramica: l'operatore marittimo, portuale, commerciale ha avuto ognora bisogno di un panorama dei traffici commerciali marittimi dato, e, quindi, di un quadro scientifico coerente, atto a coordinare in una sintesi e in un sistema gli oggetti, i soggetti, e i campi che la scienza giuridica marittima studia nelle sue indagini speciali, ma aventi ad osservazione diretta il suo oggetto spaziale-planetario.

In questi precisi termini, la ricerca scientifica è rinnovata, ampliata nei suoi quadri ontologici tradizionali, e potrebbe prospettarsi sulla linea di uno sviluppo di una "scienza unificata" e di un "tempo spazializzato": il diritto marittimo è realtà presente, ma è anche realtà spaziale, prima che possa subire una dissezione anatomica, e per superare il rischio di cadere in un aereo idealismo privo di ogni utilità scientifica.

11. IL C.D. PIANO DEI FENOMENI NATURALI.

Ognun s'accorge, allora, che dal contingentismo, dalla dittatura del relativismo, e dall'empirismo si trascorre alla ontologia degli strati, e degli enti logici, in un campo più favorevole all'indagine scientifica, alla categoria semantica fondamentale a cui si riferisce il linguaggio della scienza giuridica marittima, idonea a fondare una teoria generale del mondo marittimo e dei suoi fenomeni,

per attingere e raggiungere vedute speculative più profonde, e più ricche di avvenire: un risultato straordinariamente utile, che può attribuirsi alla possibilità di innalzare la categoria dei dati scientificamente verificabili, cioè capaci di verificazione esatta, di studiare nel tempo e nello spazio i fenomeni marittimi attraverso i loro sostrati e correlativi fisici, secondo il metodo del comportamento, e coi metodi, in parte derivati, in parte autonomi, della sociologia, e delle scienze culturali e storiche.

Non si tratta di una ingegnosa spiegazione della natura delle cose marittime, portuali e commerciali, ma di una "omogeneizzazione ontologica" di elementi essenzialmente eterogenei, un riportarsi al piano neutrale dei fenomeni, a quei modelli spaziali, che poi sono gli strumenti logici più potenti, ad una teoria elementare degli insiemi di punti, cioè ad una generalissima geometria, e topologia.

D'altra parte, si badi bene, il diritto marittimo così definito non è più un ordinamento statico ed astratto di norme consuetudinarie o legislative, com'è nelle concezioni correnti, ma un ordinamento dinamico di valori storicamente validi, e viene a coincidere con l'attuazione del commercio internazionale, nel tempo spazializzato-planetario, con tutta l'economia marittima, portuale, commerciale effettiva o possibile. Il diritto marittimo, come attualità di valori giuridici, e l'ipotesi di un diritto marittimo senza commercio dalla Scuola di Trieste viene recisamente esclusa (Querci G.A.).

In ultima istanza, l'ordinamento giuridico marittimo, cioè ordinamento storico dei valori del commercio, è un ordinamento dinamico, aperto ad un continuo movimento e mutamento, per adeguarsi alle sempre nuove esigenze portate dalle situazioni storiche.

Bisogna considerare soprattutto le particolari esigenze di persone, di gruppi, di società intermedie di comunità, che sono determinate da necessità pratiche e materiali, talora convergenti, ma più spesso in conflitto.

Queste esigenze-necessità si chiamano interessi.

Nel mondo storico-sociale, marittimo, portuale, commerciale tende a formarsi, tempo per tempo, un ordinamento globale di

valori, in cui gli interessi in conflitto trovano la loro armonia, il loro ideale equilibrio, rimanendo legittimati nella misura in cui risultano validi.

In tal guise, e per infinite vie, si costituisce una sorta di valore onnicomprensivo, un valore massimo, che, come monade massima leibniziana, comprende in sé e in sé racchiude tutte le monadi-valore. Questo valore massimo, che è insieme ordinamento globale dei valori, e ideale equilibrio degli interessi, è il commercio internazionale, stella polare dell'economia mondiale, in tutti i tempi spazializzati. Di tal che, il rapporto tra valori di commercio (valore giuridico supremo) e interessi particolari in componimento o in conflitto, può essere così precisato: i valori giuridici, sorti dalle competizioni dei singoli operatori, si distaccano, con un singolare processo di "epifania" degli interessi che li hanno creati, e si proiettano in un ordinamento generale marittimo, che vive e vige di una straordinaria obbiettività (Semama, Volli).

Onde il doppio ritmo dell'analisi a priori e della sintesi a posteriori (Benedetto Croce) si verifica all'interno della scienza giuridica marittima, come gnoseologia, come criterio teoretico, che tratta l'oggetto come un dato, o viene analizzato a priori, o sintetizzato a posteriori, riducendo all'omogeneo l'eterogeneità dell'esperienza, o, presupponendo che la realtà sia una unità omogenea continua, rendendola molteplice e discontinua.

Di tal che, le due categorie di giudizi, analitici a priori e sintetici a posteriori, rappresentano empirismo e dogmatismo: non v'è la dittatura del relativismo, e dell'empirismo, né la sconfitta del dogmatismo.

A ben distinguere ci aiuta la seguente riflessione. Le due impostazioni, nella scienza giuridica marittima unificata, diventano compatibili non già prese solo separatamente, ma riferite l'una al piano scientifico-speculativo, l'altra al piano positivo del concetto desunto dall'esperienza marittima.

Da un lato, la corrente, e precisamente quella del positivismo, che agita un dissidio, un dualismo tra concetto del diritto marittimo e l'esperienza, risolvendolo, dando la priorità all'esperienza sul concetto. Dall'altro, la corrente, che lo risolve in maniera

polarmente opposta, ossia con la priorità del concetto del diritto marittimo sull'esperienza.

Il positivismo assume che tutte le nostre conoscenze cominciano con l'esperienza, cioè tutte derivano da essa: questa è la base, addirittura il criterio fondamentale della propria gnoseologia, e respinge la tesi opposta come alcunché di fantastico.

Si origina così il principio positivistico secondo cui nessuna conoscenza può dirsi valida ove non sia fondata sull'esperienza: il concetto diventa perciò un susseguente, una semplice formazione a posteriori rispetto all'esperienza. I positivisti sostengono che il concetto del diritto marittimo possa ottenersi mediante la sintesi, la comparazione dei dati dell'esperienza.

Qui è d'uopo ricordarsi quello che insegnava Kant: l'intuizione senza la categoria è cieca, e, quindi, l'esperienza di cui parla il positivismo è, infatti, un'intuizione cieca, perché semplice passiva contemplazione di una realtà totalmente estranea e presupposta al pensiero, al concetto.

Diametralmente opposta a quella del positivismo è la tesi di coloro (neokantiani), che assumono l'esperienza, di per se stessa, inidonea a darci il concetto del diritto marittimo, ma presuppone quest'ultimo. La determinazione dei caratteri differenziali del diritto marittimo non sarebbe possibile, ove non si possedesse anticipatamente il criterio da applicare nell'esperienza marittima, in virtù del quale, cioè, possa distinguersi ciò che è giuridicamente marittimo da ciò che giuridicamente marittimo non è. Il concetto del diritto, perciò, deve essere necessariamente anteriore - logicamente - a quella realtà che si denomina materia giuridica marittima, portuale, commerciale.

Il nucleo di questa tesi può trovare sviluppo e perfezionamento nella teoria del concetto del diritto marittimo come forma logica a priori, anteriore ad ogni esperienza marittima, ed anzi condizione, presupposto di ogni esperibilità del diritto marittimo.

Anche questa tesi sembra cadere in un errore identico, nonostante sia diametralmente opposto a quello in cui cade la tesi del positivismo giuridico marittimo. Gli è che la forma logica a priori non è ancora sintesi a priori, rimane analisi logica, perché

presuppone ancora la "materia giuridica marittima", la realtà cui debba essa applicarsi, e non può quindi spuntare la conoscenza e dimostrarsi l'assoluta validità della conoscenza medesima.

Difatti, non vi è chi non veda come la vera sintesi a priori e sintesi a posteriori si risolva, quindi, costituisca "epifania" di una relazione assoluta che nulla presuppone e da sé pone i propri termini. La realtà così non è presupposto del pensiero, né vi è susseguenza del concetto di fronte alla esperienza, così pure non vi è antecedenza del primo di fronte alla seconda.

Di tal che, si vedono, con meridiano nitore, nella costruzione del diritto marittimo più che in qualsiasi altro ramo del diritto, le soluzioni delle più intessute e travagliate contraddizioni, in una con tutte le esigenze fondamentali della sua evoluzione innovativa moderna: la scienza giuridica marittima sorge da quelle contraddizioni intrinseche del pensiero, per cui il pensiero stesso pone la realtà come presupposto di se medesimo. Questa contraddizione nello stesso tempo ne promuove lo sviluppo, onde la scienza giuridica marittima si contrappone alle altre scienze giuridiche, perché postula ad un tempo giudizi analitici a priori e giudizi sintetici a posteriori: con l'analisi a priori, che è presupposto di una realtà difforme ed eterogenea, la scienza giuridica marittima trascorre poi alla sintesi a posteriori, il cui presupposto è una realtà uniforme ed omogenea.

Cosicché, questi processi conoscitivi, gli uni rimandano agli altri: l'a priori rimanda all'a posteriori e viceversa, il "dato" rimanda allo schema e lo schema al dato; lo schema più semplice allo schema più complesso.

In questo modo, la scienza giuridica marittima garantisce, per se stessa, la propria certezza, e questa certezza le è data dall'atto del pensiero in cui si realizza: essa scienza ambisce, da un canto, a diventare analitica, muovendosi in continue sintesi, che non si adeguano mai alla realtà mobile e sempre nuova dell'intuizione da cui sorge; dall'altro canto, aspira a diventare sintetica, pur muovendosi in continue analisi, che non esauriscono mai il concetto di realtà marittima, portuale, commerciale, da cui è partita.

Con locuzione breve, la scienza giuridica marittima s'integra

e s'invera nell'antitesi dei due procedimenti; e la sintesi rimane fuori da entrambi, i quali per se stessi resterebbero due tronconi importanti ad afferrare la realtà marittima, portuale, commerciale: questa sfugge alla loro antinomia e la risolve in sé, perché il suo pensiero, il suo principio è un centro unificatore e creatore.

E se così è, la scienza giuridica marittima non è poi qualcosa di arbitrario, e il diritto marittimo di cui si occupa quella scienza non può dirsi un'astrazione senza che, per ciò stesso, sorga una questione prettamente filosofica, perché è indagare, cioè, che cosa significhi questa astrazione, ossia i processi che sboccano in essa. Emerge così, al campo fenomenico dell'evidenza gnoseologica privilegiata, che il concetto del diritto marittimo sarà un concetto naturalistico, ossia preso per sé, e non avrà la completezza del concetto filosofico che è sempre individualità concreta, conoscenza storica.

Di tal che, la scienza giuridica marittima diventa arbitraria solo quando voglia porsi come filosofia, solo, quindi, quando affermi, cioè, di poter pervenire da sola ad una visione totale della vita marittima, portuale, commerciale, e pretenda di dimostrare categoricamente l'assolutezza e la validità dei propri concetti. Ma, finché la scienza giuridica marittima si contiene e viene contenuta nei propri limiti, non può dirsi arbitraria, perché se si approfondisce il suo concetto nel doppio ritmo dell'analisi a priori e della sintesi a posteriori, che si verifica al suo interno, nella sua dialetticità, e se si riflette che la nostra scienza, se ha una qualche esistenza, deve pur avere una qualche necessità, si viene alla conclusione che essa è un momento necessario nel quadro rigoroso della dualità tra spazio e tempo, tra tempo spazializzato e durata reale, tra profilo statico e profilo dinamico dei fenomeni marittimi, portuali e commerciali, intersecantisi tra operatori localizzati in vari punti dello scenario planetario.

Ciò equivale a stabilire rispetto alla costituzione logica della scienza giuridica marittima la necessità o non necessità dell'idea ordinamentale, del principio della contingenza logica d'ogni realtà positiva nell'insieme universale degli enti logici osservabili e verificabili. Tali punti di riferimento riescono a mantenere un sen-

so definito per la esperienza marittima, portuale, commerciale, per la loro natura delle cose, per la nostra scienza giuridica marittima, e per tutta quella parte della ricerca scientifica che accampa a proprio fondamento l'esperienza e la scienza, solo finché rimangano fuori da ogni ismo, fuori cioè di ogni dottrina che aspiri a vedere per ogni realtà, prima di ogni accertamento di fatto, per la sola forza di considerazioni empiriche e non generali.

In buona sostanza, dal punto di vista scientifico non vi è nessuna difficoltà di principio con le realtà disomogenee, una volta riconosciuta l'idea del diritto marittimo come concetto naturalistico necessario a costituire la base nella pura analisi del dato, e di portarsi al piano neutrale dei fenomeni.

12. FORME LOGICHE E CRITERIO GENERALE DI QUALIFICAZIONE.

Qui non abbiamo fatto che sfiorare superficialmente un campo di questioni assai complesse. Eppure esse lasciano già nettamente intravedere quanto sia delicato il problema di inquadrare il valore della scienza giuridica marittima, tra i valori delle altre scienze giuridiche, contro la concezione del diritto marittimo come mera scienza empirica.

La scelta di un determinato sistema come unico regolatore di una serie di attività pratiche (quelle marittime, portuali, commerciali) postula *eo ipso* la esclusione di ogni valore originario per tutte quelle altre norme che non fanno parte del sistema: l'ordinamento giuridico (sistema di norme) marittimo, generale, internazionale, è necessariamente ordinamento esclusivo. Esclusivo, come già denotato, perché esclude la giuridicità di tutto quanto non vi rientra; esclude per conseguenza la giuridicità formale di qualunque altro ordinamento sostanzialmente giuridico, in quanto non è pensabile uno studio di diritto positivo che assuma come dato più ordinamenti giuridici.

Questa nostra tesi finisce col tornare al relativismo, e all'empirismo delle opinioni disformi sulla rilevanza in materia marittima tra due o più sistemi di norme giuridiche. Onde, se per "rilevanza"

si intende la possibilità di una relazione giuridicamente qualificabile tra due sistemi assunti ambedue come sistemi di norme originariamente giuridiche, tale relazione non esiste e non può esistere.

Secondo la prospettiva che si è cercato di delineare, la funzione precipua della norma fondamentale è il termine unificatore che compone il nostro ordinamento; essa dà unità a tutte le altre norme. Onde la funzione precipua della "forma logica", che sta alla base della scienza giuridica marittima, è proprio questa, e cioè di fare delle norme sparse e di varia provenienza un insieme unitario, che si può chiamare a giusto titolo ordinamento. La "forma logica" di questa norma è determinata dal criterio generale di qualificazione (Cammarata), che investe tutti i fatti assunti come oggetto di indagine della scienza giuridica marittima. Tali fatti, in altri e più precisi termini, intanto possono venire assunti come oggetto di "osservazione" e di classificazione, in quanto siano investiti tutti quanti di un unico predicato.

La scienza giuridica marittima è costruita, è costruibile sulla uniformità fondamentale costituita dalla forma logica, che sta a base di essa. Sotto questo aspetto la forma logica può anche considerarsi come la legge fondamentale dei fatti assunti come oggetto di indagine della scienza giuridica marittima. Ciò postula, come già osservato, l'immanenza o l'esternalità del "criterio generale di qualificazione" in tutte le classificazioni elaborate nella nostra scienza: ossia la condizione essenziale perché tali concettualizzazioni possano costituire un sistema, un organismo, un edificio concettuale.

Dovendo più esattamente definire i suoi campi di studio, la scienza del diritto marittimo non può definirli se non attraverso le forme assunte dall'autonomia del commercio e della sua libertà. Le forme giuridiche assunte dallo stesso circoscrivono le possibilità di uno studio scientifico positivamente fondato. Senonché, la maggiore o minore attitudine di queste forme a penetrare e a manifestare la realtà dei valori storici, economici, commerciali, finanziari, marittimi, portuali, dipende dall'impegno degli operatori, delle società intermedie, planetariamente dislocati, senza il

quale le forme degenerano in vuote forme, e la scienza del diritto marittimo estenua e decade ad inserviente formalismo. Sta di fatto che la scienza del diritto marittimo e il suo oggetto esistono in un quadro di connessione assai maggiore che non in quello rinvenibile nelle altre scienze giuridiche.

Simile asserto, se non risultasse dalla elementare riflessione che l'operatore economico, da piazza a piazza, dalle rive di un oceano all'altro, è libero, ed è, quindi, insieme oggetto e soggetto di questa nostra scienza, ed è attestato dall'esperienza storica: il popolo dei Fenici, dei Caldei, dei Cartaginesi, degli Egizi, delle Repubbliche marinare, di Venezia, di Genova, di Pisa, di Amalfi, e in un certo senso di Firenze (l'Archivio riqualificato Datini (Melis) ne dà la più alta conferma documentaria), animati da alto spirito commerciale, marittimo e portuale, ha contribuito ad elevare la coscienza giuridica marittima di quei popoli e del diritto marittimo proteso così a diventare scienza giuridica e la scienza ha fatto progredire il diritto marittimo.

Un "fermento misterioso" in atto, efficace, di unità della radice marittima, portuale, commerciale tra quei popoli di navigatori: un asse comune, un centro comune attorno a cui essi gravitarono: l'attendere e sviluppare i commerci via mare, con la messa in essere della inimitabile ed insostituibile "arte dello scambio".

Ci si pone al bivio tra civiltà dell'argomentazione e civiltà del mito, tra il ragionamento stringente e l'incanto promanante da un passato lontano. Noi, in epoca giovanile, scegliemmo ed isolammo dal *corpus iuris* fenicio istituti giuridici in una con i fascinosi miti che attestavano la natura innata navigatoria e commerciale, sapienziale, esaminandoli alla luce del pensiero giuridico moderno nella sua complessità e nella sua polifonicità. Sicché, i rapporti tra pensiero giuridico e favola, dialettica e sogno, persuasione e visione ne uscirono in una prospettiva storico-comparativistica, davvero arricchita, nuova. Un illuminante saggio quello sul Diritto marittimo fenicio (1963) che acquista un valore introduttivo per i giovani studiosi alla ricerca di effluvi fosforici rivelatori di intelligenza e di dedizione felicemente fuse.

Di tal che, iniziò la graduale edificazione di un grande ponte,

che univa le une alle altre rive del nostro grande lago di Tiberiade, divenuto centro geografico, mistico, storico e culturale, metapolitico del mondo di allora, di ieri e di domani.

Viste le cose marittime, portuali, commerciali dall'angolo visuale di una gnoseologia storica, il diritto marittimo interviene nella storia dei popoli, interviene organicamente, a partire da certi punti dello spazio (geografia), da certe date nel tempo (cronologia), da certi operatori e comunità specializzati nei traffici marittimi e nel commercio, da certi popoli (storia).

Questi "punti" sono "preziosi" per la costruzione della scienza del diritto marittimo ed allora per il Mediterraneo e per i Popoli di Abramo e per la storia e le città portuali di domani: *res mea per praevalentiam trahit rem tuam*!

Ieri, oggi, domani, affermiamo qui una scelta euristica della Storia: tra la Storia senza il diritto marittimo e contro il diritto marittimo, e la Storia con il diritto marittimo, scegliamo insieme soltanto quest'ultima. E la nostra scelta non è privata, soggettiva, professionale: è scelta storico-scientifica nel senso più profondo e radicale del termine. Ecco il significato di fondo di questo nostro incontro a Jesolo: ecco "il perché" finale che dà ad esso valore (valore storico-dogmatico).

Ma ciò che ne risulta non è una semplice somma o giustapposizione meccanica di temi: ma piuttosto una sintesi nuova e spiccatamente originale di motivi storicistici-vitalistici-assiologici.

Su quest'ultimo punto, tutto sommato, la storia del diritto marittimo e le teorie generali della scuola di Trieste, a cui in epoche moderne si deve la fioritura della speculazione ordinamentale, hanno interpretato l'esperienza marittima spazialmente nel modo più persuasivo, come una teoria elementare degli insiemi di punti, cioè come una generalissima geometria o topologia: sovvengono i modelli spaziali, che offrono appunto gli strumenti logici più potenti, per precisione e sicurezza. La funzione costitutiva della spazialità nel diritto marittimo è il segreto euristico dei rapporti e delle fortune del diritto marittimo moderno, della sua moderna scienza giuridica, idonea ad estenuare ed a affievolire l'inesistenza meramente occasionale, l'empirismo, e l'arbitrarismo imperanti in quanto ramo di studi e nella stessa giurisprudenza.

D'altra parte, negli oggetti di studio del diritto marittimo, le connessioni con la filosofia, con la sociologia, con l'economia sono evidenti e fondamentali. Certi temi e problemi giuridici non si vede come si potrebbero affrontare senza una preparazione logica altamente specializzata.

Volendo scendere in esemplificazioni, è sufficiente citare: la teoria del giudizio e della proposizione di importanza capitale per la filosofia del diritto marittimo, per l'individuazione dei suoi principi generali, per la sua conoscenza e per la sua scienza; la dottrina delle categorie; la famosa querela degli universali, ritornata al fuoco della discussione, con la moderna teoria degli insiemi; la concezione aristotelica e poi scolastica della pluriverità dell'essere; i problemi della dialettica hegeliana o non; i problemi connessi delle antinomie.

Si tratta, ognun vede, di argomenti centrali per la nostra gnoseologia, ontologia, a prescindere da peculiari indirizzi di pensiero (De Stefano Rodolfo).

Tuttavia non si deve esagerare, né sul piano storico, né in linea di principi, l'incidenza dell'elemento logico, non potendosi giurare su una logica determinata, antica o moderna: tra il tipo di temi or ora cennati, librati in un'atmosfera speculativa più rarefatta per astrazione e generalità, ed un altro tipo di temi più vicini all'esperienza marittima, e all'intuizione dei rapporti che la materiano.

La fonte crea la norma, ma non riesce a determinare se non parzialmente il contenuto, perché l'altra parte del contenuto è determinato da altre norme, ossia ogni norma subisce, per sua natura (consuetudinaria, legislativa, convenzionale, etc.), una estraniazione. È sufficiente lumeggiare che una norma non definisce che una parte minima dei concetti giuridici che impiega, ed anzi nella maggior parte dei casi neppure li definisce, per gli altri rimettendosi alle definizioni contenute in altre norme (Giannini M.S.).

L'estraneazione parziale della norma si realizza indipendentemente dalla volontà dell'autore della norma, ed anzi perfino contro di essa. Per tal guisa, l'esistere della norma è determinato dal sistema, la fonte determinandone invece solo l'essere.

D'altra parte, si è già detto, il sistema è in continuo divenire.

Anche se non modificato per atti volontari, cioè per nuove consuetudini, leggi o atti normativi in genere, il sistema segue il divenire delle comunità associate che usano degli strumenti positivi, attraverso le modificazioni, spesso impercettibili, indotte dalla prassi marittima, portuale, commerciale.

Il divenire del sistema marittimo non deve essere inteso in senso naturalistico, perché ogni sistema è contenuto in un ordine di principi e di principi generali (ecco la riflessione filosofica), che rimangono fissi o quanto meno si modificano con maggiore lentezza.

Ma non è dei limiti del divenire del sistema che ci si deve qui preoccupare: quale che sia l'entità del fenomeno, è innegabile che le norme comprese nel sistema non possiedono mai una certezza assoluta; di fronte alla norma si erge sempre il dubbio dell'interpretazione, in ordine alle modificazioni di significati e di effetti indotti da norme sopravvenute, da rapporti instaurati, o da sopravvenuti orientamenti di dottrina e di giurisprudenza.

13. LA PLURISOGGETTIVITÀ ORDINAMENTALE.

Fenomenologicamente, in un complesso sistematico come quello marittimo, portuale, commerciale, qualunque entità può, in astratto, essere idonea a ricevere la qualifica di soggetti: sono congegni giuridici adeguati per l'azione concreta, per il conseguimento delle sue finalità.

La definizione di alcune datità soggettive, più che ad una descrittiva, darebbe luogo ad alcune tra le più ardue questioni di scienza dell'amministrazione. Tuttavia, entro certi limiti, però, ai fini della teoresi dell'ordinamento giuridico marittimo generale, non hanno una importanza cardinale. Gli è che vi sono imprese di trasporto, imprese di assicurazioni, imprese bancarie, enti pubblici, organi di enti pubblici. È un ordinamento pieno di soggetti, di figure soggettive, maggiori, minori, soggetti più complessi, individui qualificati come componenti primari del relativo sistema marittimo generale, che organizza, crea, include la propria plurisoggettività; non vi sono limiti a questa infinita possibilità di

configurare nuove datità soggettive necessarie al funzionamento ordinamentale, superstatale, con ambientazione ed articolazione nello scenario planetario della comunità internazionale. Di qui la varietà degli ordini delle imputazioni, piene, meno piene, marginali, riferentisi ai non soggetti: il soggetto nel nostro ordinamento va riguardato secondo differenziati modi di essere, quale soggetto pieno, o figura soggettiva minore (Giannini M.S.).

Questi gruppi, queste datità, questa varietà di figure soggettive operano all'interno dell'ordinamento giuridico marittimo generale, i cui contegni, azioni vengono disciplinati integralmente dalla normazione dello stesso: norme che non hanno bisogno, per poter essere applicate di integrazioni con norme dei gruppi, o, da altro profilo, perché non v'ha tra le une e le altre alcun possibile contrasto. Gli è che di fronte alla normazione strutturata o no, non vale addivenire ad una vera e propria definizione, quanto ad una delimitazione del fenomeno-ordinamento giuridico marittimo generale, affinché la sua nozione non si disperda nell'inutile. Quello che vale come primo lineamento della realtà marittima portuale commerciale è che il suo sostrato complesso è un ordinamento giuridico, in cui vi è una normazione, una plurisoggettività, una organizzazione, elementi questi posti in tutta "reciprocazione" (Giannini M.S.).

Affinché si abbia una normazione propria ordinamentale occorre che le norme stesse costituiscano un sistema: sistema significa che l'ordinamento delle norme è formato secondo principi generali, i quali ne assicurano la completezza attraverso la funzione di integrazione che essi svolgono (Pugliatti).

Essendo l'ordinamento giuridico marittimo un ordinamento generale (Volli), il sistema è estremamente complesso, e si strumenta in principi generali istituzionali (libera circolazione delle merci, libero transito delle navi nei porti, sicurezza dei beni e delle persone, a terra, nei porti, in navigazione, personale munito di peculiare specializzazione, strumenti di credito documentario e di credito assicurativo), in principi di istituti e di settore. Tema quello dei principi su cui è opportuno ritornare, attesa la sua importanza basilare, ai fini della fondazione dell'ordinamento giuridico marittimo generale e della sua riflessione filosofica (Querci E.O.).

L'importante è che non si dimentichi il carattere di esclusività e di irrelatività proprio del sistema *de quo*. Con ciò, peraltro, è appena impostato il problema filosofico del diritto marittimo: da qualunque concezione speculativa si parta, non è possibile sottrarsi all'esigenza di giustificare razionalmente il suddetto principio di irrelatività e di esclusività del sistema marittimo, inserendolo in una visione totalitaria della realtà marittima, portuale, commerciale. Gli è che ogni discussione in cui questa complessa realtà del rapporto tra norma ed attività pratica non sia più un dato, ma un problema, e cioè non postulato, varca i limiti della scienza del diritto marittimo, ed entra nell'ambito gnoseologico pre-post-normativo.

Ma il giurista che voglia pervenire alla critica consapevolezza del valore del proprio lavoro, non potrà inoltrarsi oltre, e restare nella posizione dogmatica, che è la caratteristica della nostra scienza.

L'espressione ordinamento giuridico marittimo è sinonimo di sistema di norme giuridicamente originarie, coi caratteri di esclusività e di irrelatività propri di qualunque sistema di norme, che venga assunto come sistema originariamente giuridico.

Donde il radicamento della tesi, che vede nel concetto del diritto marittimo una mera forma logica, implicante il riconoscimento della natura propriamente logico-intellettualistica della qualificazione giuridica (Cammarata), e la possibilità di determinare la legge fondamentale di esso nella concezione economica, sociale, e, quindi, normativa del commercio internazionale (Vivante), in armonia con l'importanza e con il valore delle finissime costruzioni delineate da alcuni autori (Querci G.A., Semama) della scuola storica del diritto della navigazione di Trieste: questa norma fondamentale segna l'appartenenza al sistema di norme scelte come fonti originarie di qualificazioni giuridiche, la cui applicazione funge materialmente come fonte di qualificazioni, per virtù di detta norma fondamentale, che regge e comprende in essa il sistema (Querci E.O.).

Cosicché, la "giuridicità" della norma basale si rinverrà non solo in quanto ineribile ad una determinata struttura marittima,

portuale, commerciale, e dei soggetti che in essi agiscono, oltre che ad una speciale importanza storica di questi soggetti, ma soprattutto ad un immediato ed esclusivo riferimento ad una o più attività pratiche, per la disciplina delle quali tale norma viene assunta come loro unica regolatrice.

Finché, in buona sostanza, partendo dalla constatazione che in un determinato periodo storico, ed in un certo "ambiente" coesistano diversi gruppi di norme di condotta, non possiamo preoccuparci di scoprire analogie o dissomiglianze tra gruppi e gruppi di norme, perché allora la giuridicità ci sfuggirà sempre di mano e ci avvolgeremo in una rete ed in un ordine di questioni, e di estenuanti dibattiti, davvero insolubili.

Onde il "punto di vista formale" in ogni indagine giuridica (Cammarata, Paresce, De Stefano Rodolfo), in ogni investigazione rigorosa di diritto positivo, è invece determinato dalla scelta di una norma o di un gruppo di norme, e nell'assunzione di queste come uniche regolatrici di una o più attività pratiche (marittime, portuali, commerciali): queste, *materialiter*, possono essere vincolate anche da altre norme. Ma la caratteristica dal "punto di vista formale" sta proprio nel fatto che queste ultime non vengono considerate più come norme e, in un certo senso, sono ignorate come tali, perché vengono *eo ipso* abbassate a livello di fatti, privi in se stessi di valore giuridico e di condizioni di fatto in cui si svolgono quelle attività: fatti o condizioni di fatto che possono influire nella qualificazione giuridica dei contegni, solo ed in quanto vengano presi in considerazione dalle norme scelte come uniche ed esclusive regolatrici delle attività manifestatesi nei contegni medesimi.

Ognun s'accorge, allora, che é in base alla segnata determinazione concettuale che viene ad individuarsi ed a formarsi la "giuridicità" originaria (non derivata) della norma fondamentale, quella dettata per insediare il commercio internazionale in un apposito gruppo di norme, che vengono a costituire il sistema indicativo del carattere costruttivo di unità, per il quale noi possiamo qui parlare dal punto di vista rigorosamente formale. E la realtà marittima, portuale, commerciale palesa come sostrato economico, sociale, finanziario, bancario, assicurativo, l'ambito di una scelta di un

determinato sistema, come unico regolatore di una o di una serie di attività pratiche (marittime, portuali, commerciali), che implica *eo ipso* la esclusione di ogni valore giuridico originario per tutte quelle altre norme che non fanno parte del sistema.

Con locuzione breve – dal punto di vista formale – non vi sono altre qualificazioni giuridiche oltre quelle che scaturiscono dalle norme scelte come fonti originarie delle qualificazioni dei contegni, in cui si manifestano le attività marittime, portuali, commerciali, sottoposte a quelle norme: ogni altra modalità di qualificazione, proveniente, cioè, da altre norme, è logicamente incompatibile con quelle, fino a quando non si sposti, per così dire, l'angolo visuale, e, abbassate le prime a semplici elementi di fatto da cui si può anche prescindere, si scelgano come uniche regolatrici delle medesime attività marittime, portuali, commerciali, le seconde.

La digressione testé svolta si profila illuminante, allorché vi sia diversità di contenuto dispositivo. Allora, anche nell'ipotesi che le norme non comprese nel sistema di norme, assunte siccome originariamente giuridiche, abbiano lo stesso contenuto dispositivo. Ciò perché non vi è altra qualificazione giuridica del contegno oltre quella che promana dalle norme del nostro sistema: in una parola, se il contegno si profila come osservanza, diretta o indiretta, di una norma che non fa parte del nostro sistema, cioè dal punto di vista formale, non riveste niuna giuridica rilevanza.

Si deve così rilevare che ai fini del nostro sistema, l'ordinamento giuridico marittimo generale può riferirsi a norme di altro ordinamento, completando il proprio sistema. Questa evenienza è tutt'altro che rara, ma con essa si entra già in un ordine di questioni completamente differente, ed attiene al rapporto con altri ordinamenti giuridici generali.

14. IL DIBATTITO DA PARTE DELLA DOTTRINA MARITTIMISTICA SUI PRINCIPI GENERALI DEL DIRITTO MARITTIMO.

La dottrina marittimistica, lontana dalla teoria degli ordinamenti normativi, o meglio dalla sistematizzazione della fenome-

nologia marittima, portuale, commerciale, ha trascurato la teoria dei principi generali: solo ultimamente è intervenuto lo stesso Giorgio Righetti in un dibattito interessante, intessuto con una giovane studiosa di teoria generale del diritto marittimo (Querci E.O.), ed ha toccato da par suo la tematica: il riconoscimento e la valorizzazione del ruolo tradizionale dei principi, quali direttive normative dell'evoluzione dell'ordinamento giuridico marittimo generale, ridondano ad utilizzazione proficua euristicamente preziosa, in termini di fattori giustificativi ed esplicativi, idonei a collegare all'ordinamento di riferimento scelte e comportamenti, che ad essi si riannodano. Ciò vale sia per i principi espressi, sia per i principi impliciti (Crisafulli, Bartole): essi, oltre ad adempiere ad una funzione eminentemente programmatica, dettando le linee costitutive o di tendenza del nostro sistema giuridico, ma non in chiave meramente ricognitiva, bensì in funzione normativa, debbono essere parificati alle altre norme giuridiche non di principio. Ciò vale anche per i principi inespressi, indipendentemente dai modi della loro cognizione ed individuazione, perché in essi si esprime non già la *vis praescriptiva* dell'interprete che li assume per esistenti, ma segna e prospetta tutta la potenzialità normativa nel nostro ordinamento.

L'approccio più adeguato rimane, comunque, quello sufficientemente lato, articolato, che include nell'analisi anche dati dell'esperienza giuridica marittima, portuale, commerciale, non manifestamente qualificati quali principi generali dell'ordinamento che ne occupa, ma comunque in una o in altra guisa sotto quella etichetta sussumibili.

Ad essa ben si attaglia l'osservazione di Boulanger, che i principi sono i materiali grazie ai quali la dottrina può "*avec confiance*" erigere la costruzione giuridica. Serve altresì l'intuizione centrale dell'insegnamento di Vezio Crisafulli (ottimamente sviluppata dal nostro Sergio Bartole), che ha tenuto il suo alto magistero anche nell'Università di Trieste, in tema di principi, in virtù del quale non vi è ragione di distinguere tra principi espressi e principi inespressi, cioè tra esplicite statuizioni normative e i dati emersi attraverso l'opera di scavo degli interpreti, tesa a cogliere, al di là

del dettato normativo, gli orientamenti e le linee di tendenza dell'ordinamento.

Donde, l'indeclinabile necessità di verificare quali siano i principi generali, che abbiano avuto una loro enucleazione, anche meramente descrittiva, non soltanto nel nostro ordinamento, da un lato, e, dall'altro, quali principi, invece, siano stati colti ed osservati ad opera della dottrina che di essi si è occupata, evitando classificazioni astratte e nominalistiche, ma tracciando distinzioni utili e credibili.

Non vi è stato alcun tentativo di impostazione del rapporto da istituire tra la teoria dei principi e la dogmatica tradizionale, né l'interprete ha pensato in via generale che alcuni standards o criteri potessero concorrere ad individuare il significato dei principi, o che essi potessero essere assurti alle soglie dei principi.

Non si vuole qui delibare il delicato rapporto tra standards valutativi e principi generali in ordine al quale è stato rilevato che i primi, sebbene si distinguano formalmente, perché la loro base è costituita dalla prassi sociale piuttosto che dalle leggi, confluiscono sostanzialmente nei secondi, "perché le leggi vanno interpretate ed applicate con l'ausilio dei canoni valutativi" (Falzea).

Per vero, si potrebbe porre il problema se tale naturale confluenza non possa svilupparsi diacronicamente nell'evoluzione stessa dell'ordinamento giuridico marittimo generale, sino a culminare nella compiuta trasformazione formale di uno standard in un principio generale, non più inferito dalla prassi sociale, ma, con un'inversione del procedimento di concretizzazione normativa, dalla sommità del sistema. Tale è, per certi versi, la traiettoria evolutiva della sicurezza, che si è tentato di delineare, e su cui bisognerà tornare.

Non si tratta di una questione di sovrapposizione o di inserzione surrettizia di scelte assiologiche arbitrarie, siccome promananti dall'interprete, né di mezzi per supplire al silenzio del diritto marittimo scritto.

Ognun vede, allora, da questo punto di vista della cognizione e della individuazione dei principi generali del diritto marittimo, la connessione concettuale e positiva con l'idea del diritto marittimo

come sistema giuridico, e che attraverso i principi si possano fermare conclusioni significative sulla compatibilità o meno di questa o di quella soluzione operativa con l'ordinamento giuridico marittimo generale, per argomentare in ordine alla sua riferibilità o meno di quel contegno, di quell'azione.

Sul filo di cresta di queste precisazioni, si può attribuire ai principi, anche attraverso un'accorta funzionalizzazione dell'intermediazione dell'interprete e del suo apporto esegetico, l'ufficio di sanzionare o meno la conformità di singole, concrete operazioni ad un sistema, la cui identità e le cui caratteristiche risultino essere appunto compito precipuo del giurista marittimista di sceverare e mettere in privilegiata evidenza del campo fenomenico marittimo, portuale, commerciale.

È innegabile che un "ricorso ai principi generali" del diritto marittimo viene a valorizzare il suo processo di crescita e di sviluppo, rinviando ai quadri ermeneutici, a concetti quali quelli dei principi, i quali tutti, per un verso o per l'altro, si sollevano a elementi costitutivi di sistema, ad orditi di completezza e di consequenzialità, quale necessaria cerniera coerenziale dell'intiero ordinamento giuridico marittimo generale.

Le potenzialità normative dei principi rispondono all'ideale di un ordinamento coeso, completo e proporzionato nelle sue parti, anche di fronte all'evolversi di tendenze sempre più incoerenti e sconnesse, idonee solo a frustrare e invalidare i famosi luhmanniani programmi di scopo, la cui attuazione ed implementazione postulano un'articolata concretizzazione procedimentale, che, da sola, vale a sopperire alla carenza di indicazioni normative teleologiche (Bartole).

15. ANCORA SULLA NORMATIVITÀ DEI PRINCIPI.

Si è, quindi, proclivi a privilegiare una ricostruzione di un numero di principi pari soltanto alle dita di una mano, di quei principi capaci di estendere la loro influenza indifferentemente a tutto l'ordinamento giuridico marittimo generale, e di fungere da criterio di importanza qualificante ai fini della identificazione

dello stesso, della sua complessa trama strutturale, funzionale, dei suoi tratti più caratteristici.

La sede individuata dei principi è tale da situarsi al centro dei fatti ordinamentali, anche se ogni principio è figura necessariamente caratterizzata da una certa relatività di struttura, è, cioè, strettamente correlata all'ampiezza dell'area di riferimento rispetto alla quale la sua qualità di principio viene predicata ed applicata. E, quindi, la struttura dei principi inespressi è ovviamente dipendente dall'estensione del campo di rilevazione che sta alla base del processo posto in essere dal giurista marittimista per la loro rilevazione.

Ma, trattandosi di principi dell'ordinamento, si può ritenere, in quanto riferiti all'ordinamento, che essi per definizione debbono riguardare tutti i settori e tutte le zone che membrano l'ordinamento medesimo. Non bisogna confondere, però, i principi dogmatici, e cioè teoretici elaborati dalla scienza giuridica marittima, e i principi generali con afferenza diretta all'ordinamento giuridico marittimo generale.

Già Emilio Betti, insigne Maestro del diritto romano, del diritto civile e della scienza dell'interpretazione, saviamente rilevava che i principi generali, in quanto criteri di valutazione immanenti all'ordine giuridico, sono caratterizzati da una eccedenza di contenuto deontologico (o assiologico che dir si voglia) in confronto con le singole norme, anche ricostruite nel sistema. Tale soluzione esclude che l'individuazione dei principi giuridici possa essere rimessa all'opera creativa della scienza giuridica, la quale, però, per la sua fondazione deve saperli enucleare, in quanto esistenti, valorizzare, ed articolare e collocare al vertice dell'ordinamento giovano sia in termini dogmatico-scientifici, sia in fase di utilizzazione giudiziale.

Di tal che, non v'ha dubbio che la normatività dei principi generali dell'ordinamento marittimo internazionale generale sia da considerarsi acquisita, e in qualche modo imposta, all'operatore del diritto marittimo, che, il più delle volte, prescinde dall'approccio euristico ai principi generali.

Onde, il processo di sistematizzazione, che è caratteristico del

pensiero giuridico moderno, almeno quello più evoluto, volto alla interpretazione di tutte le proposizioni giuridiche analiticamente enucleate ed argomentate, sì da comporsi in un sistema logico, chiaro, e coerente e, almeno, in teoresi completo, non ha trovato, se non in un timido tentativo valutativo, prima, del Domidedò, svalutativo, dopo, del Lefebvre D'Ovidio, e in tempi recentissimi, nel citato dibattito Righetti con una valorosa studiosa (Querci E.O.), che ha mostrato come si possa sciogliere la problematica imprigionata nei meccanismi astratti della dogmatica tradizionale, risolvendola in un rigoroso riscontro con i dati della realtà effettuale, proprio in un momento in cui la dottrina marittimistica corrente è risultata adiafora, ed impigliata nelle usuali scelte imposte dal suo arbitrarismo e dal suo empirismo, addirittura coltivate al di fuori del cosiddetto metodo tradizionale.

È mancata dunque nella citata dottrina qualsivoglia elementare esigenza gnoseologica di individuazione dei principi, ottenibile attraverso un procedimento di razionalizzazione riferito al sistema dell'ordinamento giuridico marittimo generale, al diritto marittimo moderno, non in termini della sua desiderabilità, ma della sua riconoscibilità sistemica.

16. COMPITO DEL GIURISTA MARITTIMISTA.

Per tal modo, i principi generali, posti al raffronto con le situazioni di fatto cui l'interprete deve dare una adeguata risposta, acquistano un loro attuale significato attraverso una serie di progressive qualificazioni concernenti, da un lato, i valori e gli interessi, e, dall'altro, la definizione puntuale e rigorosa delle fattispecie di applicazione.

Onde l'elasticità dei principi, senza mettere in pericolo l'implementazione degli obbiettivi sottesi al principio medesimo, ma nemmeno volta a giustificare un troppo astratto consequenzialismo nella sua applicazione, ma un bilanciamento che lo stesso accorto interprete possa operare tra le varie poste in giuoco.

Ma l'elasticità del principio non deve far venir meno la sua caratteristica peculiare su cui è discorso, risultante dalla sua con-

vergenza della qualificazione della generalità con il riferimento all'ordinamento giuridico marittimo complessivo, e dalla connessione tra la conoscenza giuridica, sistema e principi.

Donde, la maggiore e più diretta portata della dimensione operativa e della risultante pragmatica di una tale conoscenza. Il che deve conferire al giurista marittimista un alto senso della importanza del suo compito e delle responsabilità ermeneutiche, volte ad evitare forme degenerative empiriche e vuote, volte solo a far decadere il diritto marittimo in una indominata realtà prasseologica.

Occorre il coraggio autenticamente intellettuale ed inerente al suo compito scientifico di andare alle basi, appunto ai principi, per cercare per quei principi, quelle istanze per la sceverazione delle fondazioni scientifiche nuove, per studiare le nuove categorie normative adeguate ad una realtà straordinariamente complessa e mutata: il giurista marittimista farà bene a non imputare la sua mancanza di contatto con la realtà storica ed economica dei traffici marittimi, con la nozione giuridico-normativa del commercio marittimo, all'empirismo e all'arbitrarismo imperanti. E sono proprio l'arbitrarismo e l'empirismo che non permettono non solo di penetrare il mondo reale marittimo, ma nemmeno di scoprire in esso regioni e dimensioni ignorate, anzi addirittura insospettate.

Non v'ha oggi attività ricostruttiva di un qualche apprezzabile respiro, per cui non sia richiesta l'opera tecnica del giurista di rango, il quale, come ha concorso nel passato (si pensi al vivido ed insostituibile apporto del Vivante, di Antonio Brunetti, di Antonio Scialoja, di Antonio Lefebvre D'Ovidio, di Francesco Maria Dominedò, di Sergio Ferrarini, di Eugenio Spasiano, di Andrea Arena, di Gabriele Pescatore, di Andrea Torrente, di Dante Gaeta, di Giuseppe Riccardelli, di Gustavo Romanelli, di Francesco Berlingieri, di Gabriele Silingardi, ed oggi di Giorgio Righetti), dovrà concorrere oggi ed in avvenire alla continua evoluzione e trasformazione del diritto marittimo e alla creazione di valori giuridici nuovi.

Il giurista marittimista si dovrà rendere conto della necessità e della responsabilità di operare, oltre che nella conoscenza, nella

vita e nel divenire del diritto marittimo, per intendere come la scienza del diritto marittimo non possa esaurirsi nelle chiuse forme di un ordine giuridico dato, quello statualistico del codice della navigazione, e negarsi ad una realtà, che è altra e più articolata, più complessa, ma deve cercare, e dominare le forme capaci di rivelare i valori di una realtà giuridica sempre nuova e continuamente in moto.

17. IL FASCIO DELLE LIBERTÀ E IL DIRITTO MARITTIMO.

Sul presupposto che sia legittimo discorrere di un'esperienza marittima in grande movimento come di una vera e propria realtà giuridica, le linee attraverso cui deve procedere e progredire la conoscenza del diritto marittimo, per conseguire la dignità di conoscenza scientifica, sono le seguenti, dopo che abbiamo parlato dei principi generali e del loro attenere, in sede teoretica, all'individuazione, ed alla fondazione dell'ordinamento giuridico marittimo generale.

Sotto il profilo storico gnoseologico, il problema della scienza del diritto marittimo è il problema proprio di ogni altra scienza del reale. Si tratta di elevare questa sfera di esperienza marittima, portuale, commerciale, da campo di mera esperienza a campo di studio.

Ora, nel caso della sfera della realtà giuridica marittima, portuale, commerciale giova tener conto della specifica qualità della sfera su cui verte la scienza del diritto marittimo, val quanto dire della specifica qualità del diritto marittimo che di questa scienza è l'oggetto peculiare.

Il diritto marittimo è essenzialmente un valore per la libertà dei popoli, per il loro sviluppo sociale, economico, per le libertà dei commerci, e delle libertà della circolazione delle merci, e del transito delle navi in tutti i porti del mondo.

Ora, questo fascio di libertà, inteso come un complesso di libertà reali, ha il suo limite e la sua forza: e di entrambi i valori affidati a questo corpo di libertà la conoscenza scientifica deve tenere il dovuto conto.

Onde per il lato in cui tali libertà appaiono circoscritte dalle condizioni limitatrici e dalle leggi inerenti alle diverse sfere del reale, la scienza del diritto marittimo ottiene una prima generica delimitazione dei suoi plausibili campi di studio, utilizzando gli apporti di altre scienze, quali l'analisi economica del diritto marittimo, l'economia dei trasporti, il commercio internazionale, traendo norme nelle stesse guise in cui le rispettive sfere di realtà giuridica sono state elevate "da campi di esperienza a campi di studio".

Si pone, quindi, l'indeclinabile necessità di un continuo scambio osmotico tra il sapere giuridico marittimo e gli altri cennati rami del sapere, il cui livello deve essere nettamente superiore a quello che sino ad oggi è stato fatto. Gli è che, all'interno delle sue condizioni limitatrici, il fascio delle libertà, superiormente specificato, costituisce una potenza costruttiva autonoma, indipendente e sovrana.

È proprio da questo lato che si coglie e si esalta la posizione peculiare, superiore della scienza del diritto marittimo in forza della sua centralità, e nello stesso tempo, peculiarità del suo oggetto. Ripetiamo: la libertà del commercio marittimo, la libera circolazione delle merci, il libero transito delle navi in tutti i porti del mondo, il libero scambio delle merci, il viaggio marittimo in tutte le sue tipologie contrattuali e di fatto, la libera adozione degli strumenti attuativi dello scambio e del viaggio marittimo. Peculiarità e centralità di cui bisogna che la scienza giuridica marittima guadagni sempre più una netta consapevolezza storico-critica.

Dovendo più nettamente definire i suoi campi di studio, la scienza del diritto marittimo non può non definirli se non attraverso le forme assunte dalla autonomia delle predette libertà, dalla loro esplicazione ed affermazione.

Sono proprio le forme giuridiche assunte da simili libertà a circoscrivere le possibilità di uno studio positivamente orientato e metodicamente condotto.

Riassumendo e concludendo: la scienza del diritto marittimo se vuole attingere un livello scientifico moderno, non può continuare ad ignorare che in gran parte le sue categorie coincidono essen-

zialmente, e vanno, quindi, continuamente messe a raffronto con le categorie del sapere giuridico-economico moderno, con l'analisi economica del diritto, con la sociologia giuridica, sociale, con la storiografia, con la fine comparazione giusprivatistica (Gorla, Sacco, Bussani). Anche le diverse origini e tradizioni della sua scienza, in confronto ad altri rami del sapere moderno giuridico, economico, non esonerano il giurista marittimista a rimanere nell'angusta provincia del sapere in cui la tradizione ed un certo imperante andazzo arbitrarista lo hanno relegato, tagliandolo fuori dalle grandi correnti del progresso scientifico.

Occorre uscire dal provincialismo, e collocare la scienza giuridica marittima nella sua posizione di tutta centralità, di superiore risposta alle istanze economiche, sociali e ai valori di una civiltà scientifica come la moderna, una civiltà della quale, ignorando le grandi linee direttrici dell'economia globale, ma puntiforme planetariamente, e le categorie teoriche fondamentali imposte dallo stessa, preterirebbe necessariamente anche i limiti della libertà dell'uomo, delle libertà del suo agire economico e sociale, e svilirebbe anche i valori dei commerci per lo sviluppo delle libertà dei popoli, mediante la libera circolazione delle merci, e il libero transito delle navi in tutti i porti del mondo: è chiaro che il limite di tale libertà, tanto rispetto ai valori economici sociali, politici nell'ambito della realtà giuridica marittima, portuale, commerciale data, deve essere messo in luce e scientificamente definito, ove la scienza giuridica marittima voglia comprendere il suo oggetto, e sollevarlo a livello scientifico da livello di qualunque esperienza.

Onde esiste fra la scienza giuridica marittima e il suo oggetto un grado di connessione tanto maggiore quanto più l'oggetto della scienza è lo stesso soggetto della scienza.

Ora, l'uomo libero, il suo agire libero è nello stesso tempo nella realtà giuridica *de qua* "oggetto e soggetto" della scienza del diritto marittimo, ed ecco perché il lato operativo, la risultante pragmatica della scienza giuridica marittima sono assai maggiori che in ogni altra scienza. Ma la scienza giuridica marittima ha un suo lato operativo e una sua risultante pragmatica.

Lo straordinario progresso che l'economia, la tecnica dei tra-

sporti hanno compiuto proprio per questo profilo hanno veramente dello straordinario: il giurista non si dovrà limitare alla registrazione dello straordinario, ma essere in grado di fare opera creativa nella determinazione delle categorie normative della sfera della realtà che egli studia, attraverso un'elaborazione strettamente e rigorosamente razionale dei principi giuridici generali, non discostandosi mai, se è vero giurista, dal piano della più severa ricerca scientifica. Egli deve sapere che i più alti valori non formano un sistema bell'e pronto, rifinito in tutti i suoi particolari, ben determinato in tutti i suoi sviluppi, ma ha bisogno di quadri logici in cui gli atti creativi del giurista sceverino la costellazione dei valori supremi delle libertà racchiuse nel diritto marittimo.

In tale guisa, il giurista marittimista, mediante la sua elaborazione scientifica, contribuisce alla progressiva determinazione, alla integrazione graduale, alla parziale creazione di quel sistema, che è il sistema giuridico marittimo, portuale, commerciale, e cioè di un sistema che è sempre opera di sistemazione illuminata di libertà sopra individuate, quella di civiltà e di cultura: l'influenza del gioco di quelle libertà, del loro potere e delle loro scelte dà vita a taluni istituti giuridici marittimi.

Di tal che, la nozione del fine dell'ordinamento giuridico marittimo generale, cioè la nozione dei principi o del principio fondamentale, come una luce brillante, illumina a sufficienza i passaggi dall'universale al particolare, tutto il processo di realizzazione, insomma del fine, e dei fini come valori.

La centralità tematica così polarizzata è di meridiana evidenza, perché il principio del diritto marittimo è la libertà dei mari, della circolazione delle merci, la libertà del transito delle navi, delle libertà del commercio. Queste proposizioni sembrano schiudere possibilità illimitate di deduzione. Ma, posto uno di tali principi, l'opera del giurista è definitivamente e nettamente tracciata.

Da questi principi è possibile dedurre inferenze ed applicazioni diverse, in modo da dare una direttiva adeguata e sufficiente alla produzione e cognizione del diritto marittimo.

Donde, non gli scopi singoli e particolari degli atti, ma la norma fondamentale capace di universalizzazione propria ed ineribile ad

una molteplicità planetaria di istituzioni commerciali, marittime, portuali, libere, dominate da operatori liberi, con il fine dell'autonomia e della solidarietà, perché il modello tipico è quello del "diritto marittimo giusto": esso ci dà non un contenuto variabile, cioè un contenuto qualunque, ma questo contenuto, il contenuto che fa giusto questo diritto marittimo.

Emerge nel campo dell'esperienza privilegiata, che posti a guardia dei principi generali sopra individuati, del fine supremo (il commercio marittimo internazionale), v'ha una moltiplicazione di principi intermedi, bifronti, e cioè, da un canto, tutelano, attuano i principi generali (Falzea), dall'altro si situano in gruppi di norme che disciplinano singoli istituti (credito documentario, vendite marittime, formalismo giuridico della polizza di carico, sicurtà marittima, certificato di qualità della merce, della sua provenienza, sicurezza marittima): sui principi intermedi giammai la dottrina e la giurisprudenza ha richiamato l'attenzione, né alcuno si è soffermato sul loro giuoco nell'esperienza giuridica, marittima, portuale, commerciale.

Ognuno avverte, allora, che, a nostro modesto parere, tutta la storia del diritto marittimo, della sua gloriosa affermazione, il suo lento esaurimento e dissolvimento in una casistica inconcludente, arbitrarista, confezionata da empirici operatori giuridici, la sua rinascita critica, la sua posizione attuale, attraverso l'opera creatrice della scuola di Trieste, possano riassumersi in una serie di sforzi di riportare e ricollegare le regole positive dell'ordinamento giuridico marittimo internazionale ai principi generali, e poi ai principi intermedi.

18. L'OPERA DI SISTEMAZIONE SCIENTIFICA DELLA SCUOLA DOGMATICA DI TRIESTE.

Di tal che, è agevole osservare come, discendendo dalle altezze in cui la scienza giuridica marittima e l'esperienza giuridica marittima, portuale, commerciale si confondono, ci si trova di fronte a costruzioni, a rappresentazioni personali, a visioni mutile, parziali, del mondo giuridico marittimo, le quali trovano difficoltà

insormontabili a congedare definitivamente la piattaforma arbitrarista-empirica, e teleologica del diritto marittimo.

La Scuola di Trieste ha affrontato i rischi di una deduzione rigorosa, e si è cimentata nella complicata noverazione dei gruppi di norme particolari, dai principi deducendo le regole del diritto marittimo obbiettivo, dal principio normativizzato in via radiale del commercio marittimo internazionale, da quello della libera circolazione delle merci, da quello del libero transito delle navi nei porti del mondo: principi groziani, riecheggianti la libertà dei mari.

Proprio nella dottrina groziana sta l'obbiettività del sistema dei fini e dei principi in cui l'ordinamento giuridico marittimo generale viene posto; mentre la deduzione, se si prescinde da quel sistema, viene a comporre una visione parziaria dei rapporti intersoggettivi, che potrebbe culminare o non culminare nel principio dato.

Con il dogmatismo astrattizzante di certe posizioni o l'empirismo di certe soluzioni, la deduzione dei contenuti rimane vuota, e non coglie il principio, né il gruppo dei principi intermedi ineribili a tutto l'ordinamento giuridico marittimo generale.

Attesa la complessità dell'esperienza giuridica marittima, portuale, commerciale, la Scuola di Trieste ha anche distinto una molteplicità, non gerarchizzata, di fonti e di datità giuridiche produttive, reali, storiche, razionali, e non già ideali (Querci E.O.).

Conquistate le direttrici principali del complesso di azioni qualificabili come giuridiche, con la tecnica ermeneutica si estraggono le proposizioni-chiave dei vari istituti. Interviene la tecnica consuetudinaria, quella degli usi, della prassi, della natura delle cose, della legislazione statualistica, convenzionale internazionale, che formulano delle ipotesi, la cui concezione è aiutata dalla costruzione dottrinale e dalla elaborazione giurisprudenziale.

A tratti, la dottrina prende in considerazione questi principi intermedi, come imperativi, ora potenziali, ora attuali della politica normativa generale marittima, portuale, commerciale.

Ma si può ancora osservare che i principi, le fonti mancando di obbiettività, mancano del riconoscimento universale, mancano di precisione. E ciò è vero.

Questa critica dell'arbitrarismo e dell'empirismo disinvolto, che è la critica più fondata e ricorrente affacciata dalla Scuola di Trieste, viene a mettere in luce lo snaturamento della stessa idea del diritto marittimo e del suo programma di attuazione del commercio internazionale, togliendole ogni individualità ed ogni forza costruttiva, e deve essere respinta anche se ci si colloca sul piano della concretezza.

La pretesa di passare sotto silenzio i sommi principi, e quelli intermedi, e di trascorrere subito alle discipline particolari, e di risolvere con le tavole alla mano le ipotesi più minute, senza neppure avvertire la complessità degli stessi dati obbiettivi, è stata esiziale e deviante per ogni dottrina od opinione marittimistica, che si è presentata siccome resiliatrice dei principi generali e di quelli intermedi. Era ed è certamente più agevole partire dall'esperienza, dal dato oggettivo, delle norme poste e sanzionate. Ma il ritorno al procedimento di astrazione generalizzatrice, che prende le mosse dalla dogmatica, per elaborare le nozioni fondamentali del diritto marittimo, ha pure un suo significato e un suo illuminante insegnamento che stanno alla base di ogni ragionamento giuridico.

E, tuttavia, si dirà, come Antonio Lefebvre D'Ovidio sosteneva, come stabilire i principi, che non siano astratte formule? Come ricavare i principi intermedi da offrire senza arbitrio e con sufficiente obbiettività alla elaborazione tecnica?

Qui, più che altro, si presenta decisiva la nozione del commercio marittimo internazionale come norma fondamentale radiale, come enunciazione e definizione tacita di un programma economico, sociale, interstatuale, planetario, come vita dei popoli e azione concreta, in cui il fine trascendente della libertà dell'uomo, e dello sviluppo della personalità, in una data comunità nella storia del diritto marittimo, perde la sua genericità astratta e si manifesta in tutta la ricchezza delle sue determinazioni.

Non v'ha norma o gruppo di norme fondamentali o costituzionali, come nel diritto marittimo internazionale, e nel suo ordinamento universale, che rappresenti un programma di azione in tutti i campi marittimi, portuali, commerciali, e che, quindi, traduca le formule e i principi generali in norme semplici, in affermazioni

e posizioni di valori, il cui complesso sistematico, aderendo alle premesse, esaurisca tutta la serie di esperienze possibili, delle deduzioni e delle applicazioni al particolare determinato. In una con i principi supremi, generali, in tale programma di azione (l'attuazione del commercio) sono poste le altre norme fondamentali, su cui poggiano gli istituti del diritto marittimo e le singole norme.

19. I VALORI E FINI SOTTESI ALL'ORDINE GIURIDICO MARITTIMO.

Donde, ciò che è dato, storicamente e culturalmente, non solo il fine, la libertà dei commerci, della circolazione delle merci, del transito delle navi nei porti del mondo, la libertà dell'operatore economico nell' "arte dello scambio", la solidarietà, la personalità, l'interesse, etc., ma soprattutto "invale" una tipica e viva concezione della libertà dell'uomo, della solidarietà, della personalità umana, dello sviluppo economico sociale, e morale dei popoli, dell'interesse giuridico, tutto un ordine e una gerarchia di fini e di valori, che la scienza giuridica marittima accoglie, svolge ed illumina.

Libertà del commercio, dei mari, del libero transito delle navi in mare e nei porti, come principio e fine dell'ordinamento giuridico marittimo generale, in una con la determinata e attuosa concezione della libertà e delle libertà, che si affermano e si pongono come diritti.

Solidarietà, nei quadri determinati dall'organizzazione dell'ordinamento, e dunque dagli obbiettivi che si tende a raggiungere.

Personalità, cioè sviluppo dell'autonomia imprenditoriale del soggetto, nelle comunità, nelle associazioni intermedie, nei gruppi, cioè il soggetto come consociato, e, quindi, non irrelativo, ma posto sul piano dei valori di una cultura marittima, portuale e commerciale in cui si svolge la vita del mondo marittimo.

Interesse giuridico, ma nel senso preciso e dentro il raggio, considerato normale, della sua espansione, in un mondo giuridico marittimo che abbia determinati compiti e programmi.

Questa visione storica, inverata, del diritto marittimo, è visione

totale, unitaria e in senso largo politica. È un'impostazione e una potenziale soluzione di problemi.

Non è l'universale, né il particolare, non l'astratto generico, né il singolo dato insignificante per la sua delimitazione. Viceversa, è visione, valutazione che caratterizzano una fase della cultura globale, ciclica dei mercati, nel sistema dei traffici e delle dinamiche del commercio; inerisce ad un tipo di civiltà, che è il vero concreto, come unità di scopi e di mezzi, che dà valore all'agire umano dell'operatore economico marittimo, un valore innegabile di obbiettività; è insomma l'assoluto che muove la storia dei popoli marittimi portuali, dediti al commercio, l'assoluto come si presenta nella nostra storia attuale.

Anche la deduzione dei c.d. principi "intermedi", che fissano, determinandoli, gli scopi dei singoli istituti del diritto marittimo, come deduzione teoretica, potrebbe apparire, anzi è certamente arbitraria, ma come posizione storica e razionale, è necessaria.

È razionale, in quanto soddisfa l'esigenza di una sistemazione dell'esperienza giuridica marittima, portuale, commerciale, in un momento del suo processo e ne esprime coerentemente il sistema dei valori.

È necessaria, in quanto si svolge entro i confini dei principi storicamente validi, cioè posti come obbiettivi, in una determinata comunità, associazione, gruppo.

20. LA DOTTRINA DOGMATICA MARITTIMA.

La dottrina del diritto marittimo, che si fonda sopra l'esposto sistema di valori, deve affrontare questo problema e passare risolutamente sul terreno della scienza e della dogmatica.

La "nuova dogmatica giuridica marittima" non si è sottratta all'individuazione dell'azione delle forze che regolano la produzione e la cognizione del diritto marittimo internazionale, che impone la ricostruzione e la sistemazione degli istituti costitutivi, in armonia con le esigenze della vita dei traffici marittimi, commerciali, portuali e della realtà giuridica non irrelata.

La "nuova dogmatica giuridica marittima" deve prendere co-

scienza, non solo dei suoi limiti, ma soprattutto della natura dei suoi strumenti di lavoro.

Non si tratta, ben inteso, di sostituire una dogmatica formale a quella storico-positiva, condotta con procedimenti induttivi e di astrazione: sintesi a priori, analisi logica, sintesi a posteriori, le cui risultanze non hanno un valore provvisorio, come, invece, si può dire di tutti gli schemi e delle generalizzazioni empiriche. Viceversa, quando si voglia restare nell'orbita delle correnti di pensiero procedenti dalle empiriche impostazioni, ci si avvede che ci si muove attorno a singoli concetti e alle singole parti di un sistema della dogmatica, che non s'intende rinnovare; un coacervo raffazzonato, commassato di concetti immobili, la cui immobilità non può ingannare un osservatore attento.

Per converso, i concetti forgiati dalla nostra scuola pertengono ad una concezione di scienza del diritto marittimo obbiettivo, sono concetti in movimento, non insensibili allo sviluppo dei rapporti concreti della vita giuridica marittima, portuale, commerciale, dell'evoluzione della coscienza storica del diritto marittimo.

La nostra concezione del diritto marittimo non contiene punti di vista suggestivi, ma pone la scienza giuridica marittima sempre in grado di reagire contro la "dispersione" della esperienza marittima, portuale, commerciale, mostrando continuamente di ritenere che si ripongono l'affermazione più rigorosa dell'unità dell'esperienza nella totalità dell'ordinamento giuridico marittimo generale, il suo significato nella determinazione di un elemento universale del sistema, quale centro intorno a cui le realtà (marittima, portuale, commerciale) di questa esperienza debbono essere organizzate per essere comprese.

Di tal che, ci si potrebbe limitare a rilevare la profonda e spesso violenta trasformazione dei concetti tradizionali del diritto marittimo in questi ultimi cinquant'anni, e l'introduzione di concetti nuovi sul piano della dogmatica, la cui funzione e azione rivoluzionaria sono in atto.

È sufficiente pensare al nuovo ruolo della polizza di carico (quale strumento di pagamento internazionale, assurta a vera e propria commodity finanziaria) da quello limpidamente stagliato

dal sommo giurista di Venezia, Cesare Vivante, alle successive determinazioni dogmatiche che sulla stessa sono state fissate dalla Scuola di Trieste (Querci G.A.): la scienza giuridica marittima, frutto dell'elaborazione di questa scuola, è tendenzialmente obbiettiva, nel senso che fissa, nei suoi schemi precisi, le datità dell'esperienza. Ma siffatta tendenza all'obbiettività non postula affatto che essa non debba rivedere i suoi schemi concettuali, le sue categorie strumentali, e crearne di nuove, per accogliere ed ordinare, rigorosamente, le cennate datità.

Ognun vede e s'accorge, allora, che si deve sottoporre a revisione tutto il sistema dei dogmi, che si è voluto costruire, per fondare l'autonomia scientifica del diritto della navigazione, nei confronti della stessa realtà giuridica, senza però aver provveduto prima ad alcuna apprezzabile valutazione dei fini, dei principi supremi, generali dell'ordinamento giuridico marittimo internazionale (Rimaboschi).

I concetti fondamentali elaborati, i dogmi della nostra costruzione, non sono concetti immobili, e, soprattutto, non sono concetti strumentali, ma autonomi, irrelati: il giudizio di idoneità, segue, deducendo astrattamente dogmi da proposizioni generali, e avendo il vezzo di dedurre a priori gli uni e le altre.

Dal punto di vista della teoria generale del diritto marittimo, questa costruzione scientifica, questa dogmatica condotta coi metodi delle scienze, va intesa e rispettata per quello che è e vuole essere: strumento di generalizzazione, classificazione, chiarificazione di determinate questioni del nostro sistema, quale sussidio per l'elaborazione dottrinale e l'interpretazione giurisprudenziale.

Una inconducente, sfocata critica di un tale sistema di concetti, tacciato come filosofico o meramente gnoseologico – da alcuni scrittori, i cui apporti si perdono e si dispiegano nell'ebbrezza giovanile, e sui quali si è voluto celebrare o meglio sostituire l'inesistenza scientifica con l'esistenza e il pregio scientifici, non è degna di ulteriore menzione, né di provocare un qualche indugio. È sufficiente far presente a costoro che la scienza giuridica marittima non è affatto una scienza empirica, ma ambisce ed ognora cospira a "costruzione" per concetti generali, che hanno il valore di una generalizzazione.

La critica gnoseologica da parte della comunità scientifica si è guardata bene dal dirci, una volta per tutte, qual sia il disvalore insito nelle costruzioni dogmatiche della Scuola di Trieste, e dall' additare le intrinseche insufficienze inficiative la concezione della scienza giuridica marittima proposta, nel censire e nel dominare le datità dell'esperienza marittima, portuale, commerciale. Siamo in attesa di un giudizio speculativo, che tarda ad arrivare, mentre già conosciamo le dimensioni delle insostenibilità della posizione dell'empirio-criticismo.

La delucidazione delle categorie logico-storiche, sotto le quali è stato raccolto il sapere giuridico organizzato, diviene opera di scienza, dopo il suo nascimento o fondazione di scienza: e sono categorie in movimento, criteri euristici, che valgono in misura della loro capacità di intendere unitariamente i fenomeni e i dati, che sono oggetto della nostra scienza.

Onde il sistema della dogmatica giuridica marittima, portuale, commerciale, come ogni sistema di concetti generali, ricavati dalle singole realtà costitutive dell'esperienza complessiva e plurale, con un adeguato processo induttivo-deduttivo (cioè quello proprio dell'analisi oggettiva, orientata a condotte con fine soggettivo) è un "sistema aperto", senza lacune, senza necessità di procedimenti analogici, essendo fondato su una pluralità di fonti non gerarchizzate, tuttaffatto idonee a provvedere alla ricca e consentanea giuridificazione, ed alla costituzione ed al funzionamento del nostro ordinamento (Querci E.O.).

Abbiamo constatato che alla crisi della dogmatica giuridica marittima è seguita, sotto i nostri occhi, la crisi della scienza economica marittima, o meglio dell'analisi economica del diritto marittimo, le cui categorie tradizionali non sono state sufficienti a spiegare la vita giuridica economica del sistema dei traffici marittimi internazionali, i nuovi atteggiamenti dei commerci d'oltremare.

21. LA POSIZIONE DELLA DOTTRINA MARITTIMISTICA CORRENTE.

In questo sistema postulato, come originariamente giuridico, "aperto", dalla nuova dogmatica del diritto marittimo, come in ogni sistema di scienza giuridica, devono operare la nozione e la posizione del fine dell'ordinamento. Non solo "deve" operare, ma opera naturaliter, come si è dimostrato dall'esame dei concetti generali affermatisi storicamente come dogmi scientifici.

Di tal che, la resistenza degli empirici, che si rifiutano di elaborare i loro schemi, per accogliere e per intendere l'esperienza marittima, portuale, commerciale in atto, non costituisce un argomento. Gli è che il compito della nuova dogmatica del diritto marittimo, con la ricerca della coerenza interna e con lo scopo dell'unificazione sistematica (Rimaboschi) non può esaurirsi con il solo ricorso alla "teoria dei principi generali", ed a quella dei fini supremi dell'ordinamento giuridico generale, ma deve illuminarlo con la teoria delle fonti di giuridificazione, fonti plurali e non gerarchizzate, le quali oltre che cospirare a rendere unità al sistema, fungono da affermazione del nuovo rapporto di anticipazione del nuovo diritto marittimo.

Per tal modo, il giudizio di idoneità, rispetto al fine supremo dell'ordinamento giuridico marittimo generale, a quello dell'individuazione delle fonti da parte della dogmatica, non solo risolve ogni incoerenza rilevabile nel sistema stesso, ma crea un nuovo centro, accanto a quello costituito dai principi, di organizzazione dell'ordinamento giuridico marittimo generale, sana ed elimina eventuali lacune, ed accentra ed esalta l'istanza postulata dall'unificazione scientifica.

Le plurali fonti si pongono per la giuridicità dell'ordinamento come esclusive di valutazione giuridica, e si prospettano, pictura in tabula, come regolanti ab extra l'attività di una molteplicità di soggetti.

Di tal che, non si dica che la "teoria delle fonti", nella nuova dogmatica del diritto marittimo, non ponga l'esigenza indeclinabile di una revisione di contenuto di concetti determinati, di rinnova-

zione, di nuova posizione: il fine della cooperazione commerciale, della solidarietà di individui e di gruppi per lo sviluppo e il bene delle comunità singole e dei popoli; il fine di un ordinamento giuridico marittimo generale, collocato al vertice di quel complesso di valori, che si attuano nel nostro ordinamento positivo, collocato cioè al centro della volontà giuridica come volontà regolamentatrice, ci rende ragione del mutato aspetto e della funzione differente dei concetti tradizionali della dottrina marittimistica, portuale, commerciale, e della giurisprudenza, e dei nuovi elementi che entrano nel campo dell'attività teoretica e pratica: in un campo in cui pensiero e volere sono uniti, in quanto differenti, e ove la sintesi a priori, e la sintesi del teoretico e del pratico, l'agire degli operatori economici marittimi, non solo è soggettività che si oggettiva, ma anche oggettività che si soggettiva.

In altri termini, se del diritto si vuole discorrere sulla distinzione tra teoria e praxis, questa distinzione deve essere intesa come lo stesso distinguersi, o meglio, ancora, differenziarsi dei due momenti dell'atto, dell'azione. La soggettività che si realizza unificandola, in una molteplicità di oggetti, e l'oggettività che si concretizza nell'unità del soggetto, moltiplicandola senza trascendere questa unità.

Orbene, il ricorso alle fonti non tecnicamente formali (consuetudine, usi, prassi marittima, portuale, commerciale, la natura delle cose, la simultaneità dell'instaurazione di rapporti) è un'esigenza che si fa più viva ed acuta in questo periodo di radicale trasformazione degli istituti e dell'ordinamento stesso: diciamo più netta ed avvertita in questi periodi di crisi di rinnovamento e di rivolgimento, in cui non può essere trascurata ed elusa, come avviene spesso per opera dei giuristi minori.

L'affermazione, comunque vittoriosa, della Scuola di Trieste, ha oscurato definitivamente queste impostazioni empiriche ed arbitraristiche, rinviandole al secondo piano e al terzo. Con la decadenza indotta dall'andazzo raffazzonato dell'esegesi ha ripreso il suo ruolo direttivo l'opera creatrice della Scuola storica di Trieste, come reazione allo stretto legalismo e all'infecondo e rigido tecnicismo.

È caduta l'illusione sulla perpetuità ed immobilità della legge del codice della navigazione, ad oggi può essere fatto valere l'aspetto concreto dell'imperativo e dell'ordine giuridico marittimo internazionale, il cui valore non può certo esaurirsi nella statuizione positiva codicistica e nelle insulse e ripetitive posizioni giurisprudenziali. Occorreva comprendere da tempo la relatività e storicità del codice della navigazione, opinando che la dogmatica avesse esaurito il suo compito creativo, propulsivo, di registrazione, di classificazione, di generalizzazione dei grandi e profondi mutamenti che l'evoluzione dell'esperienza marittima, portuale e commerciale aveva impresso nel mondo dei traffici.

Non si poteva più essere legati alla storicità e alla positività della legge codicistica, e stimolare l'intuizione dei vecchi e valorosi giuristi, in modo che essi riprendessero il ruolo perduto: la limpida lezione sulla "*lex mercatoria*", impartita in modo impareggiabile da Francesco Galgano, ne costituisce un'autorevole conferma.

Di fronte alla produzione della Scuola di Trieste, il disorientamento è stato, ed è, grande. Si assiste imbelli alla *traditio brevi manu* dei porti transoceanici italiani, caratterizzati da una irretrattabile permanente dimensione vocazionale internazionale, alla UE, astretti nei quadri angusti delle direttive comunitarie, con una disinvoltura disarmante.

La scienza del diritto marittimo non si può abbandonare nelle mani di alcuni tecnici che devisualizzano le proprie impostazioni a cagione di urgenze e motivazioni professionali, di comodo transeunte, che nulla hanno da spartire con i lumi e le applicazioni plausibili del progresso vero, che abbisogna di un esame più sottile e di una ermeneusi affinata, che colgano l'intimo fondamento speculativo dei presupposti logici e della natura essenziale del diritto marittimo.

Questi tecnici, impegnati a costruire formule e definizioni accuratamente congegnati e preventivamente esposte dalla cattedra, la cui originalità si coglie solo in precostituite soluzioni per la tutela oltranzistica di interessi costituiti professionali, si sono limitati alla solita delucidazione di concetti avulsi dalla concreta realtà storico-evolutiva del diritto marittimo internazionale, intesa

come esigenza del progresso istituzionale, e non soltanto tecnico e formale.

Collegata alla contingenza, all'occasionalità precostituita, e volendosi ad ogni costo forgiare un punto di vista tecnico ancillare ad un fascio di interessi intestini, l'irrilevanza per la costruzione e per l'interpretazione dogmatica, per la cooperazione della dottrina allo sviluppo del diritto marittimo e dei suoi fondamentali istituti giuridici, non tardava a rendersi manifesta.

22. IL MERCATO MONDIALE E LA NAVE – IL CAPITALISMO MARITTIMO.

La mitica cultura giuridica marittima dei Fenici, radice e vivente unità dell'intiera civiltà del diritto marittimo (Querci F.A.), parla e continuerà a parlare con le sue proprie voci, attraverso i compendi normativi, chi sa ancora per quanti secoli e millenni. Da allora il processo di sviluppo dell'economia marittima mondiale ha assunto un ritmo vertiginoso. Dalla straordinaria rapidità ed intensità di questo ritmo evolutivo ci si rende conto intuitivamente, guardando al progresso dei mezzi nautici, al gigantismo delle navi, progresso che ha avuto un'importanza enorme, dal punto di vista economico, perché ha permesso di unificare i vari mercati locali, nazionali, e continentali in un mercato mondiale, e ha reso possibile una rapidissima circolazione e distribuzione delle ricchezze nel nostro globo. È immediatamente istruttivo osservare a tal riguardo che, mentre l'uomo del post-millennio viaggia in aeroplano personale, oltre che con quelli collettivi, in treno, ancora l'uomo del civilissimo settecento viaggiava a trazione animale, non diversamente dall'antico romano o dall'antichissimo cinese.

S'intende, allora, in qual senso l'esperienza giuridica marittima, portuale, commerciale abbia potuto dare all'uomo moderno la certezza di possedere un criterio di valutazione, teoricamente garantito e praticamente produttivo, per orientarsi tra i valori del mondo giuridico economico marittimo dato.

Con la nave, certo, l'uomo ha impresso la sua traccia nel mondo fisico assai più profondamente di quanto non avesse fatto pri-

ma. Nel giro di pochi secoli egli ha trasformato le condizioni della sua vita esterna attraverso una storia di millenni.

L'introduzione della marina mercantile su larga scala nel trasporto dei beni economici prodotti ha determinato la cosiddetta rivoluzione industriale sugli inizi del secolo scorso, segnando l'avvento della grande industria marittima con la possibilità di accumulo di grandi capitali: è nato così il capitalismo marittimo, portuale e commerciale. Da allora il progresso di sviluppo dell'economia mondiale ha assunto un ritmo vertiginoso.

Se è questo lo scenario, il giurista marittimista, senza una nuova dogmatica, finisce col trovarsi nelle stesse condizioni di un sarto che sia invitato a confezionare un abito senza stoffa, forbici, aghi, e refe, per cui i "contegni" potrebbero sfuggire ad una valutazione giuridica, e potrebbe solo costruire assumendo come "fonte" la norma, ove il complesso di norme di un "determinato gruppo sociale", e tutte le serie di contegni che si manifestano in quel gruppo, o associazione o comunità. Ma l'esperienza storica dimostra l'esistenza di molteplici gruppi sociali, distinti dagli Stati, le norme dei quali vengono osservate con minore frequenza di violazione, di quante non ne avvengano di fronte alle norme statuali (Galgano, Fazzalari).

Queste associazioni distinte dallo Stato, oramai esistono e vivono fuori dei singoli Stati e nessuno può negare che i loro rapporti marittimi, portuali, commerciali non abbiano vero e proprio valore giuridico originario, e non già in quanto essi vengano riconosciuti dallo Stato, questi gruppi dispongono di una vera organizzazione, ed organizzare significa coordinazione e non subordinazione alle "leggi dello Stato". Sicché, significherebbe muoversi nel terreno delle astrazioni, voler "costruire", schematizzare e classificare in astratto, ove fungesse da punto di vista costitutivo e da fonte di valutazione il c.d. diritto statuale, quando invece occorre ricorrere e postulare altre fonti.

23. IL RUOLO DEI GRUPPI ORGANIZZATI.

Il proposto ordine di ricerche sulle basi teoriche generali del diritto marittimo, sui rapporti tra i diversi rami di esso, contribuisce notevolmente ad elevarne, anzi a restaurarne la dignità di scienza e porta naturalmente nell'altra, cioè degli studi di storia del diritto marittimo, i risultati della nostra esperienza di giurista e di teorico, che opera, però, e si muove sul piano dell'esperienza giuridica marittima. Da questa ci siamo indotti a dare rilievo e sviluppo teorico alle questioni generali, all'impostazione, nel nostro disegno, dei fini del sistema giuridico marittimo, all'individuazione del suo spirito, alla ricostruzione storico-dogmatica, l'apprezzamento del c.d. filone filosofico della realtà giuridica, che tiene un alto posto, come di un'altura in cui non viene negata una visione d'insieme del mondo giuridico marittimo, anzi consentendo mirabili sintesi dal punto di vista della teoria generale del diritto, e la percezione di rapporti tra il momento speculativo e il momento scientifico-descrittivo, tra la scienza e la dogmatica.

Non si tratta di promuovere una "discreta" letteratura liminale tra dogmatica e teoria generale, ma di vedere se il giurista marittimista si possa affacciare a quell'orizzonte speculativo, l'unico idoneo a volgere, e ad affasciare tutto un sistema di valutazioni, fondato sulla rigorosa descrizione ed interpretazione del processo storico, che ha caratterizzato il diritto marittimo fino ad oggi.

Per tutte le esigenze nettamente speculative che sono sorte, con la Scuola di Trieste, nel campo giuridico marittimo, non si poteva eludere il problema, posto anche dal realismo giuridico, di collocare, senza peraltro sopprimerlo, accanto allo Stato le società intermedie, gli enti, le istituzioni, che al principio della "sovranità" hanno nel diritto marittimo internazionale sostituito quello della "interdipendenza" nell'attuazione del programma del commercio marittimo globale (Querci G.A., Trampus, Semama).

Al vuoto empirismo dell'esegesi, la Scuola di Trieste ha messo da parte la valutazione meramente descrittiva, provvedendo ad una elaborazione e sistemazione degli istituti di diritto marittimo regolati dalle consuetudini marittime, portuali, commerciali, in-

ternazionali, dagli usi, dalla prassi marittima portuale mercantile, dalla natura delle cose portuali, nautiche e commerciali, dalle convenzioni internazionali, dai trattati di navigazione e di commercio, dalle codificazioni statuali, forgiando i principi di una scienza giuridica marittima, in senso schietto, che comprende la teoria generale e la dogmatica.

In ordine ai rapporti giuridici, di volta in volta impostati nella simultaneità storico-giuridica, da associazioni, tra operatori economici marittimi, agenti nei più disparati e remoti porti del mondo, lo Stato, l'Unione Europea, i vari giuristi empiristi ed arbitraristi che siano, non possono accampare la pretesa di unificare e dominare la natura giuridica, definire la regolazione concreta, fondandosi sull'idea falsa e dannosa delle sovranità degli Stati e sulla loro personalità. I "gruppi organizzati", le istituzioni, in base anche alla nota tesi romaniana, sono comunità "organiche" capaci di diritto marittimo: ogni ente ed ogni corpo sociale, che nella vita dei traffici marittimi internazionali hanno un'esistenza obbiettiva e completa, una individualità, per quanto immateriale, esteriore e visibile, superano il diritto statuale, pongono esse stesse una disciplina giuridica, creano e pongono esse stesse il diritto marittimo internazionale, che non può essere cercato altrove. Queste comunità marittime, portuali commerciali creano le norme, non sono e non contengono le norme, ma si pongono come fonti del diritto, che preesistono, operano e agiscono, o coesistono, o si pongono fuori degli Stati (Galgano, Fazzalari).

Questa tesi non è irrilevante per la scienza del diritto marittimo e per la dogmatica, perché nella letteratura italiana marittima, portuale, commerciale, questa datità scientifico-speculativa non è stata valorizzata, se lo si è fatto, ciò è accaduto raramente, senza che fosse sostenuta da una salda struttura teorica.

È una posizione dogmatica, non già un tentativo di spiegare gruppi o nuclei di esperienze aberranti dagli schemi soliti, idonei a dominare, da un punto di vista scientifico-speculativo, la vita giuridica dei traffici marittimi, portuali, commerciali e i suoi problemi.

È una posizione dogmatica che ha già trovato, oltre l'apporto

del Direttore della Scuola storica di Trieste, quello prezioso e fine di Enzio Volli, e soprattutto di valorosi giovani seguaci, che hanno offerto uno sviluppo ed una trattazione, e si sono inquadrati in un ordine unitario, cogliendo gli istituti o gli enti-sub collettivi - aventi una propria realtà giuridica e possidenti una loro organizzazione che può chiamarsi, plausibilmente, fonte del diritto marittimo internazionale.

Questa elevazione protagonistica del ruolo di ogni istituzione marittima, portuale, commerciale non sta a significare, come qualcuno ha detto, che allora si viene ad ignorare il carattere essenziale della norma, che è la sua universalità, la sua plausibilità, senza contraddizione con il concetto di ordinamento giuridico marittimo autonomo, autosufficiente.

Per contro, sono la parzialità e la limitazione degli ordinamenti statuali, dentro il sistema marittimo generale internazionale, che tutti li comprende, li trascende, che vengono a ridurre, a semplice espressione verbale, la ricchezza, la molteplicità nell'unità, che non è più molteplicità.

Siffatta pluralità degli organismi economici giuridico-marittimi, portuali, commerciali, distinti ed indipendenti dalle organizzazioni statuali, induce all'affermazione di una pluralità e coesistenza spazio-temporale, nell'ambito del sistema unitario marittimo mondiale, e non significa tutto ciò abbassamento degli Stati e dello Stato.

Ognun vede, allora, che siamo di fronte alla prospettazione della c.d. teoria realistica da parte della Scuola storica di Trieste, che muove da un punto di vista idoneo a sostituire alle sgangherate e usuali ricostruzioni mutilo-esegetiche un ordinamento giuridico marittimo generale nuovo, che non sopprime la realtà sociale degli operatori economici marittimi, portuali, commerciali, il loro agire produttivo, economico, la loro attività pratica regolata dalle loro organizzazioni, dalle consuetudini di affari e di commercio, e di viaggi, e di vendite marittime. E allora l'equazione, su cui energicamente la Scuola storica di Trieste insisteva ed insiste, tra il diritto marittimo e la pluralità di organizzazioni sociali, economiche, marittime, portuali, commerciali, comunque intesa, diventa,

malgrado ogni incomprensione o protesta, una componenza senza resti, o meglio una equazione fra gli stessi organismi, corpi sociali, e il diritto positivo. La norma giuridica rimane sempre astratta e convenzionale come principio di valutazione, costituendone un certo punto fermo della dogmatica elaborata dalla Scuola dell'Alto Adriatico.

Di tal che, l'introduzione alla scienza del diritto marittimo si risolve come un capitolo di inizio degli studi giuridici, marittimi, con indirizzo storico-critico, e con valore filosofico in ordine alla fissazione di alcune proposizioni generali attinenti ai fini dell'ordinamento giuridico marittimo, e come tale si presenta come disciplina autonoma.

Il diritto marittimo è un fenomeno economico, sociale, di portata planetaria, un meccanismo essenziale per il formarsi, e per lo svolgersi delle dinamiche dei mercati globali; onde l'unità delle sue parti ed insieme, la differenziazione in pubblico, privato, internazionale. Esso, come agire per un fine concreto, quello costituito per l'attuazione del programma del commercio internazionale tramite il viaggio marittimo, entro certi limiti segnati dalla regola primaria consuetudinaria, pur sempre sostenuto da un ideale etico di sviluppo, del potenziamento, e della conoscenza dei popoli, si distingue e deve sempre distinguersi non solo per il suo interiore contenuto, ma per la forma in cui si estrinseca e si specifica, in confronto con le altre forme dell'attività teoretica e pratica.

L'operatore economico-marittimo, portuale, commerciale, i corpi sociali si riuniscono agiscono sempre secondo una regola e secondo un'arte. La regola è quella appresa ed attuata, diveniente regola di diritto marittimo; l'arte è la virtù dell'agire. E l'agire sorge ad arte, allorché all'apprendimento logico della regola segue la sua più compiuta consecuzione degli obbiettivi negli atti operativi.

Donde, l'arte assomma sia unità di regola che di atto. La definizione sia della regola, sia dell'arte è di spettanza, è compito precipuo della scienza giuridica marittima.

24. CONCEZIONE "REALISTA" DEL DIRITTO MARITTIMO.

Abbiamo affermato, che senza un ben definito "punto di vista" che presieda alla generalizzazione, questa non potrà mai avere un carattere sistematico.

Di qui l'emersione nel campo fenomenico dell'evidenza privilegiata del giurista marittimista della funzione positiva sociale, economica del diritto marittimo, la sua eticità delle istituzioni promanante dalle relazioni e dallo sviluppo dei commerci tra i paesi e i popoli più diversi e distanti: eticità che è propria della giuridicità, come attitudine dell'ordinamento giuridico marittimo generale a servire il commercio internazionale, le economie di tutti i paesi; giuridicità che si distingue dalla legalità statualistica, come momento estrinseco del mondo giuridico marittimo.

Orbene, la ragione del diritto marittimo risiede nella finalità intrinseca della tutela sociale del commercio e dei rapporti fra i popoli, che, con l'attuazione del suo "normativo" programma, s'instaura.

Donde, l'oggetto delle tutele giuridiche offerte dal diritto marittimo non è l'avvicinamento di società qualsiasi, bensì di società civili, che sono aggregazioni umane per fini progressivi dell'esistenza, della vita comune e della correlazione tra le autarchie delle associazioni, per governare le dinamiche del commercio, ognora cangiantisi ed evolventisi.

Donde, la concezione del diritto marittimo non già come mera forma o gnoseologia filosofica, ma teoria generale e dogmatica, speculazione e scienza, che, pur nelle dovute e rigorose distinzioni, non perdono di vista la posizione positiva, il rapporto di identità e d'unità dei contegni come apprezzamento soggettivo ed oggettivo, rispetto ad un apprezzamento intersoggetivo rilevante sul piano della ricostruzione dei dogmi giuridici, e coesistente ed esclusivo sul piano della critica gnoseologica, che pur non risolve del tutto molte questioni, che restano insolute.

Rimanendo sul terreno formale, gli imperativi, o meglio l'imperativo (il Sollen), è di ogni norma in atto, ed allora il diritto ma-

rittimo ritroverà, spazialmente-temporalmente, ovunque sia concepibile un rapporto tra regola e regolato (Cammarata), e cioè non solo sul terreno giuridico, ma su quello economico, sociale.

Sulla definizione del diritto marittimo, sulla sua sistemazione come ordine di concetti non vi è stata una fioritura di saggi, di contributi, di notazioni, il tutto dedicato alla ricerca dei caratteri differenziali del diritto marittimo: eppure è sempre rimasto acuto e rinnovato il bisogno di ricerca nella nostra migliore letteratura giuridica (Vivante, Antonio Brunetti, Antonio Scialoja, Dominedò, Pescatore, Andrea Torrente, Righetti).

Con che è esclusa ogni possibilità di dissidio tra diritto marittimo e teoria generale del diritto, e dogmatica del diritto marittimo, e quel che più importa è sventato il pericolo di vedere commiste dottrine astrattizzanti e costruzioni giuridiche dogmatiche.

Le tre "guise" costituite, da un canto, dall'apprezzamento dei contegni come soggettivo, e dall'altro come oggettivo, e dal diverso canto come apprezzamento intersoggettivo, non segnano una distinzione inficiata dalla mutazione della variabile logica, essendo i vari ambiti e il diverso punto di vista valutativo distinti per il loro contenuto, per la loro qualifica, e per la loro forma inqualificata di complementarità, in quanto valuta il contegno, non perché soddisfi ad un bisogno, né perché serva ad una finalità astratta, ma solo come puro contegno intersoggettivo, abbia o non abbia un contenuto di utilità economica.

In sede dogmatica, questa lunga elaborazione a difesa della suesposta posizione vale proprio sul piano esclusivo della critica gnoseologica, e, per diverse vie, quale sviluppo di una valutazione speculativa della vita giuridica marittima, portuale, commerciale. Ma condizione di questa, e della stessa teoria generale del diritto marittimo, è ancora la definizione logica del diritto marittimo: e qui si procede induttivamente dalla esperienza, o s'intende e si ordina l'esperienza attraverso il concetto normativo del commercio, e della necessità indeclinabile della sua programmatica attuazione, la cui universalità e il cui carattere assoluto non solo si possono rilevare dal dato, in quanto siano nel dato, pur relativo e molteplice.

Con le superiori osservazioni, che non hanno esaurito, ma sommariamente delibato alcuni punti essenziali del problema dell'esperienza marittima, portuale e commerciale, della sua valutazione *sub specie iuris*, sono state tracciate, crediamo, le prime linee per un dominio di una "realtà come molteplicità di fatti", di fronte ai quali il pensiero del giurista non può restare semplice spettatore e null'altro abbia da fare fuorché apporre loro un nome classificandoli: tutto ciò accederebbe ad un "apriorismo" anche assunto come concetto logico, ma verrebbe a compromettere tutte le conquiste del metodo genetico, realista, della ricerca scientifica, tutti gli allori raccolti nella lotta da parte della nostra Scuola contro il vacuo, sterile empirismo esegetico, quale rinuncia precisa e spesso irosa del giurista marittimista a giudicare il mondo giuridico, economico, dei traffici, e le dinamiche dei mercati globali in cui essi trascorrono, e sottoporre le varie istituzioni giuridiche, la loro disciplina giuridica ad una valutazione storica, capace di mettere il sistema del diritto marittimo studiato in movimento.

Non siamo di fronte ad un realismo ingenuo a sfondo nettamente determinista, ma ad una posizione che ben si accorda con quella concezione dinamica della "realtà" come molteplicità di "fatti", di fronte ai quali l'attività costruttrice del giurista non può ineluttabilmente piegarsi, ma deve opporre la costruzione giuridica, una "realtà" positivamente concepita, una possibilità di costruire giuridicamente qualunque serie di contegni, in base a qualsiasi complesso di norme.

Non ci muoviamo nel campo dei "sù per giù", e dei "press'a poco", perché ricerche di questo tipo non si possono, né si debbono disprezzare, né nascono da una posizione ingenua e pre-critica del pensiero, da cui non ci distacchiamo che al momento in cui vogliamo davvero costruire il sistema giuridico marittimo effettivo, ma che non debbono essere scambiate per vere e proprie investigazioni speculative fine a se stesse.

25. IL COMMERCIO COME UNITÀ DI MISURA.

Ognun avverte, allora, che il criterio fondamentale della qualificazione giuridica, che promana, e si ricava non solo dalla descrizione, ma dalla valutazione dell'intiero sistema normativo marittimo, andando oltre la ricostruzione dei fenomeni, sta nel valore, come principio di sintesi formale e sostanziale, incentrato nel Commercio, dato dal riferimento dell'oggetto al concetto fondamentale della vita giuridica marittima, portuale, commerciale, nella totalità dei suoi fini: concetto dunque relativo, ma che opera come assoluto, in quanto dirige la vita stessa, l'azione, secondo un principio "supremo" che la trascende e la domina.

Ricostruire il diritto marittimo come un sistema normativo e critico di problemi, e, in quanto critico, instabile, mobile, in continua revisione, in perenne rinnovamento, ma anche, e appunto perché critico, il più esatto ed utile sistema, che sia consentito di comporre in ciascuno stadio dell'evoluzione del progresso scientifico, ecco il compito del giurista marittimista.

Il punto decisivo della nostra riflessione è la constatazione che tutti i principi storici, logici, normativi non possano essere revocati in dubbio o pretermessi. Di qui l'esigenza della verità dimostrata, dell'operatività del principio assiomatico, per cui è possibile soddisfare l'aspirazione ad una conquista permanente, e compatibile con le ideazioni-costruttive, di carattere dogmatico, provenienti dalla nostra Scuola storica di diritto marittimo, quella ricolma di gloria scientifica di Trieste.

Nel campo giuridico, tutti i sistemi rigidi di concetti debbono risolversi in sistemi mobili, relazionali e funzionali, ciascuno entro la logica di una propria legge di variazione.

Nel complesso caotico e frammentario dell'esperienza marittima, portuale, commerciale, la letteratura minore ha ricavato un'interpretazione parziale e perciò arbitraria, ed ha generato tante sistemazioni provvisorie e caduche; il giurista marittimista di rango deve ricercare e determinare le "costanti", al fine di ottenere il controllo e la direzione dell'esperienza medesima.

Come già delucidato, il valore avente una funzione individua-

lizzante e caratterizzante del diritto marittimo, dispiega, quindi, una funzione costante, ed è l'espressione più semplice del rapporto funzionale, o dato elementare della trama giuridica e fenomenica marittima, la "cifra" soggiacente in ogni segmento, ed è l' "interesse al commercio", all'attuazione prasseologica, giuridica, formale del suo impianto, che è lo scambio, e l'intersubbiettività delle reciproche pretese (Querci E.O.).

Cosicché, ci poniamo fuori del solito piano verbalistico, e ci assidiamo su quello della scienza e della filosofia (che determina i fini ultimi dell'assetto dell'esperienza al nostro esame nel suo divenire, nei sui diversi e compiuti scenari), e possiamo, procedendo analiticamente, fissare e determinare gli elementi costitutivi dell'azione, dei contegni, dell'attività pratica regolata a regolato, cioè della vita dei traffici marittimi, portuali, commerciali nei sistemi globali, e iscritti nello scenario planetario, cui si unificano e si potenziano in un "continuo", o in un sistema dinamico di "continui".

Cosicché, la vita dei traffici è l'assoluto del diritto marittimo, il solo assoluto conoscibile dallo stesso, sub specie iuris. Il commercio è l'unità di misura dei contegni, e, quindi, dei valori sottesi; la creazione dei valori è creazione della vita dei traffici, è, come atto cosciente ed unitario, l'azione dell'uomo, del corpo sociale, delle comunità marittime, portuali, commerciali, operative nel mondo.

Il fatto giuridico marittimo, e le fenomeniche allo stesso connesse e germinative, è impiego effettivo della vita dei traffici in funzione di un concetto unitario esplicito o implicito, di essa, considerata nella totalità dei suoi aspetti e delle sue relazioni.

Posto il valore assoluto della dinamica, e del programma del commercio nel mondo, esso costituisce anche il contenuto, e l'oggetto della norma marittima, e l'oggetto del diritto marittimo.

Questo fondamentale passaggio ci permette di superare il vuoto dell'arbitrarismo e dell'empirismo spicciolo, il quale ha fatto la trama ordinaria della letteratura giuridica marittima, non solo riducendo il diritto marittimo ad una mera descrizione – sempre esteriore – anche quando tenta di spingersi, senza riuscirvi, nel profondo delle motivazioni e dei contegni, dell'attività pratica,

ma anche soprattutto riportando con forza sul terreno scientifico e speculativo il contenuto puntuale e storico dell'azione marittima, portuale, commerciale: contenuto tipico, se si considera l'elemento organizzazione dell'ordinamento giuridico marittimo generale. Di tal che, è lecito formulare il seguente imperativo rivolto all'operatore economico marittimo, portuale e commerciale: "agisci in modo da rispettare e promuovere sempre il valore assoluto dell'onesto, spedito commercio nella vita dei traffici marittimi" – norma consuetudinaria internazionale a valere quale codice morale, che attinge e conforma la sua base nel principio, appunto, del valore assoluto della circolazione, e scambio dei beni della vita.

In questo formalismo giuridico, che racchiude e cristallizza il processo morale e vitale del diritto marittimo, si dialettizzano i concetti di potenza e di libertà, che presidiano e ineriscono costutivamente all'ordine giuridico ed economico marittimo, caratteri fondamentali questi, generatori dell'accadere del fenomeno marittimo, idonei, per il giurista accorto della nostra disciplina, per analizzare, scavare in profondità, e perciò determinare le costanti, le variabili e via dicendo, scolpendo e fissando quell'elemento tipico e storico, che si svolge in tutta la concretezza delle sue posizioni.

La nostra Scuola, si può dire con tranquillante sufficienza, ha il precipuo merito almeno di aver nuovamente messo le "categorie in movimento", che costituisce il compito essenziale e discretivo della gnoseologia critica e della più fine dogmatica, impegnandosi deontologicamente a legare il sistema marittimo al valore supremo del commercio, attuale, storicamente determinato, e sollevandolo oltre il mero piano di un titolo, e cioè normativamente.

Ma è appunto questa responsabilità che il pensiero giuridico marittimo assume e deve assumere, che ne costituisce il titolo di nobiltà, la vera sola funzione e giustificazione.

26. IL C.D. DIRITTO CASUALE MARITTIMO. - IL VALORE DELLA CONSUETUDINE.

Il nostro ordinamento giuridico marittimo generale palesa un fitto intreccio di norme ordinarie (consuetudini, usi, etc.) e di prin-

cipi generali, sicché una riflessione scientifica del sistema culturale del diritto marittimo postula una rigorosa identificazione di tutti i concetti in campo.

Anche, ad es. quando si discorre della consuetudine (Ziccardi Piero), quale norma primaria del diritto marittimo, si deve, per la sua identificazione, adottare un procedimento astrattivo che conduca alla canalizzazione del divenire giuridico in costumanze, che generano la comune tradizione e il comune tipo di vita dei traffici marittimi, portuali, commerciali: il procedimento astrattivo sta a fondamento delle regole giuridiche consuetudinarie marittime internazionali, con le quali, in una forma primigenia ma possente di tutela della certezza dei traffici, si radicano nella prassi marittima e commerciale norme stereotipiche di comportamento nelle quali tanto la *species facti* quanto la norma agendi vengono rappresentate ricorrendo alla evidenziazione delle costanti, a cui abbiamo fatto riferimento nelle precedenti osservazioni, ed alla astrazione dalle variabili.

L'interesse giuridico fondamentale, già da noi enucleato, e gli interessi generali in cui esso si va articolando, si tramano nel sistema di principi consuetudinari e più generali, su cui si struttura deolontologicamente il nostro ordinamento. Da regole a priori, perciò astratte, quale mezzo necessario di garanzia di certezza del diritto marittimo, si pongono come regole di comportamento enunciate e rese preventivamente conoscibili dagli stessi operatori economici e dal grado della loro determinazione, essendo il livello di garanzia della stessa certezza del diritto marittimo proporzionale e conformata al livello raggiunto dall'equilibrio fra la massima determinatezza delle regole giuridiche e la loro migliore conoscibilità.

Il diritto marittimo, per presentarsi come diritto, deve stare e restare nella dimensione del dover-essere generale, e prospettarsi come un dover-fare rivolto alla generalità, alla plurisubbiettività planetaria, interessata allo scambio dei beni della vita e non ridursi ad un Diritto casuale, come oggi è letteralmente inteso, scritto e insegnato: l'individualità del caso singolo deve essere trascesa dalla prospettazione di interessi generali a futura tutela.

L'epoca del c.d. diritto casuale marittimo, portuale, commerciale è, oramai, superata dai mercati globali, i quali prospettano la relazione tra interesse fondamentale – il commercio, e la libera circolazione dei beni, il libero transito delle navi, e le regole giuridiche, nei suoi termini essenziali-relazione, semplice e lineare.

La regola indica le modalità con le quali tali interessi debbono essere riconosciuti e tutelabili giuridicamente, e sono assunti nel diritto marittimo, derivativamente, sia l'azione, sia il contegno reputati economicamente convenienti per la loro realizzazione: il dover-essere della situazione economica data corrisponde all'interesse giuridico realizzato, il dover-fare degli agenti coinvolti da tali interessi, perché si avveri la auspicata realizzazione.

Nella "forma logica" di codesta relazione si sostanzia, secondo noi, il vero concetto del diritto marittimo, in base al quale dei "fatti" vengono assunti nell'ambito della scienza giuridica marittima; ed è il fondamento logico che contenutizza la posizione di un rapporto tra norma e attività pratica (non importa se una o molte) come regola (esclusiva) e regolato.

Detto questo in altro modo, ciò che si vuole è l'illuminazione speculativa di un punto di incidenza del soggettivo e dell'oggettivo: l'interesse fondamentale, il valore assoluto del diritto marittimo racchiudono la totalità degli interessi giuridici del sistema dei traffici marittimi, ad esso corrisponde un principio unitario e totalizzante: principio pieno dell'intiero ordinamento giuridico marittimo generale, e perciò trascendente non soltanto ogni norma ordinaria, consuetudinaria, statuale, convenzionale, etc., ma anche ogni altro principio.

La norma, dunque, sta all'interesse fondamentale, al valore assoluto, e al principio, e perciò in presenza della norma vi è anche lo spazio assegnato al principio, anche se occorre rifarsi ad una superiore ricerca ermeneutica, che voglia operare un fissaggio e una simbolizzazione della ratio più autentica ed assoluta.

Di tal che, allorché si è in presenza di un agire, di un contegno, di un fenomeno marittimo, portuale, commerciale, in una situazione di interesse formalmente non prevista da alcun enunciato normativo e tuttavia giuridicamente rilevanti, purché ricadano nel

raggio dell'interesse fondamentale, del valore assoluto, e cioè nel territorio della norma suprema ordinamentale, scatta il processo di integrazione dell'ordinamento giuridico attraverso l'argomentazione analogica, o quello opposto, e, per certi versi, complementare, che procede non a simili, ma a contrario (Quadri Rolando).

L'interpretazione cosiddetta costruttiva e non meramente dichiarativa, riesce ognora ad esplorare interessi economici, marittimi, portuali, commerciali, costituendo il momento universale di ogni interpretazione giuridica (Gorla, Sacco, Bussani), che involge sia la sfera delle norme, sia quella dei principi.

Tutto ciò sta a significare che la situazione di interesse (Falzea) viene comunque identificata nel contesto normativo mediante un processo di astrazione dalle circostanze contingenti e variabili, e di fissazione delle circostanze costanti ed invariabili: si colma lo hiatus che la logica immanente all'esperienza giuridica marittima portuale, commerciale, è condotta a scavare tra il fatto e il valore: ora, tentando di sollevare il fatto all'altezza del valore, ora, cercando di abbassare il valore al livello del fatto. Valore è appunto la conseguenza giuridica, ossia una qualificazione. Si è così alla radice del concetto di principio, criterio deontico operante per *genus* e non, a differenza della norma, per *species*, ma pur sempre attraverso la mediazione della norma, che rappresenta l'unico criterio deontico a contatto con la situazione di interesse (Falzea).

27. IL C.D. VINCOLO DI SOLIDARIETÀ ASSIOLOGICA DEI PRINCIPI.

Il ruolo del principio è rilevante perché, contro qualsivoglia e deviante costruzione intellettualistica, è il meccanismo logico su cui riposa la c.d. induzione amplificante, apre la porta ad una vasta sfera nautica, sovrastante a quella delle norme, ma ad essa collegata da molteplici rapporti: al principio fondamentale, al valore assoluto, alla sfera dei principi che, con diverse ampiezze di generalità, collega le norme l'una all'altra, e poi le norme ai principi, e poi ancora i principi l'un l'altro, strutturando organicamente l'ordinamento giuridico marittimo generale, e facendo di

esso un sistema unitario: si realizza, così, l'integrazione formale dell'ordinamento giuridico marittimo, cui aderisce l'integrazione sostanziale, ubbidendo al vincolo della solidarietà assiologica dei principi, che unisce le regole nel sistema.

Il connettivo con il quale le regole costitutive del nostro ordinamento è dato appunto dai principi, da quelli minimi (internormativi), che convogliano sotto l'*eadem ratio* due o più norme singolarmente individuate, ai principi medi (polinormativi), che accomunano un insieme di norme in un unico campo di interesse (Falzea), come sono gli istituti e i complessi istituzionali o materie, fino ai principi massimi (od onninormativi), che affasciano l'intero mondo del diritto positivo marittimo. Più specificatamente, la funzione di questi principi, sovrastanti ed immanenti al nostro ordinamento, fungono da vere e proprie strutture deontiche stabili, che raccolgono in un ordine razionale norme consuetudinarie, ordinarie, convenzionali, etc.

Esse vengono a costituire i sostegni plausibili affidabili del diritto positivo marittimo nella sua esigenza imperiosa di svolgimento, e di realizzazione: sovviene l'interpretazione sistematica, procedimento fondamentale di ogni ermeneutica giuridica (Giannini M.S., Pugliatti, Betti, Gorla, Falzea).

Il richiamo all'interpretazione sistematica (Paresce) rinvia anche al compito precipuo e teoretico del giurista marittimista, al quale è commessa la funzione di posizionare i principi generali comuni, coordinando e connettendo i valori che informano l'ordinamento giuridico marittimo generale, in una con lo scopo aggregatore, che è specchio e guida dell'unitaria trama delle comunità marittime, portuali, commerciali, in armonia alla totalità degli interessi giuridici, con riguardo all'unità del sistema marittimo.

Sono la stessa positivizzazione e la prassi consuetudinaria, che reggono il diritto marittimo, il suo sistema storico-culturale-universale, a palesare i valori fondamentali della libera circolazione dei beni, navi, del libero transito delle navi nei porti del mondo, quali irretrattabili e fondamentali diritti per le relazioni tra gli uomini e tra le società umane con le relative situazioni di interesse.

28. L'INCONTRASTATA E MERITORIA FUNZIONE PIONIERISTICA DISPIEGATA NELLA STORIA GIURIDICA ED ECONOMICA DAL DIRITTO MARITTIMO.

L'antica cultura universale del diritto marittimo dai Fenici ad oggi è lì a reclamare un sempre più dilatato allargamento dei suoi orizzonti e dei suoi ideali, perché possa diventare espressione dei valori attuali ed attuabili, quale patrimonio dell'intera umanità (Querci F.A.).

Nella sua valenza normativa, il diritto marittimo, con la sua storica cultura universale positiva (Berlingieri Francesco Senior), è chiamato a fare da guida, da pioniere per le altre discipline giuridiche, agli uomini, alle società umane nelle loro azioni, nelle loro opzioni, e nei loro orientamenti.

Di tal che, il diritto marittimo, nell'ambito delle culture universali, viene ad occupare una posizione avanzata e pionieristica da un lato, e centrale dall'altro, avendo legato con la prassi consuetudinaria le singole società, con il suo sistema, con i suoi principi generali: esso risulta il più avanzato tra i sistemi giuridici della cultura universale, e storicamente ha assolto, e sempre di più assolverà, nella dimensione planetaria della realtà contemporanea, un ruolo trainante, quello stesso ruolo pionieristico riconosciuto dai più autorevoli giuristi, dal Vivante, all'Ascarelli, dal sommo Maestro Salvatore Pugliatti al veneto e Maestro impareggiabile Francesco Carnelutti, rispetto agli altri sistemi culturali.

La formalizzazione del libero scambio, la positivizzazione della libera circolazione delle navi, del libero transito delle navi nei porti fondano la loro legittimità sulla loro natura di principi generali, espressi, immanenti, riconosciuti, condivisi da tutte le società umane e da esse praticate, su piano metanazionale, metastatuale.

Principi generali che, nel diritto marittimo, non abbisognano di solenni proclamazioni, costituendo il sostrato verace dello stesso, il suo profilo e sviluppo teorico e logico, la questione generale legata alla stessa realtà giuridica marittima, portuale, commerciale.

L'aver dato risalto all'ufficio di questi principi si è contribuito ad elevarne, anzi a restaurarne la dignità e la severità della scienza

giuridica marittima, sagomando la visione d'insieme del mondo giuridico marittimo, consentendoci mirabili sintesi dal punto di vista della teoria generale del diritto marittimo: al vuoto empirismo dell'esegesi si sostituisce il dogmatismo costruttivo, che permette però di percepire i rapporti tra il momento speculativo e il momento scientifico-descrittivo.

Alla Scuola di Trieste, all'occhio acuto dei suoi componenti non è sfuggito tutto questo processo di astrazione, portato sia pure al limite, però giammai condotto al di fuori del campo della scienza.

Il percorrere dal primo all'ultimo grado quel processo di generalizzazione non costituisce un atto di compiacimento dei giovani e valorosi scrittori della Scuola di Trieste, né il voler convertire la scienza giuridica in filosofia, come uno sprovveduto e supino esegeta genovese ha pur detto, ma è solo scienza e niente altro che scienza. E il dare un alto posto e una plastica circolazione ad alcune immagini della scienza giuridica marittima, che, provenendo come da un'altura, volteggiano ad un certo punto, cioè ad una certa quota, ove le nuvole, il mal di montagna, non debbono sorprendere il giurista marittimista, ma devono solo farlo accorto di essere entrato nel "regno etereo della speculazione giuridica", in un orizzonte di "nuova pensabilità del diritto marittimo", e delle sue immense preziose suscettività operative ed umane.

29. RILEVAZIONI FINALI.

È l'affievolimento del peso delle norme ordinarie che trova un compenso nella prassi consuetudinaria e nel rafforzamento dei principi generali del diritto marittimo, il cui spazio giuridico nelle relazioni commerciali, marittime, portuali, non è più il recinto chiuso del codice della navigazione o quello segnato dagli ordinamenti giuridici nazionali di un tempo, ma si è aperto storicamente, ed oggi planetariamente, verso le altre comunità, con la progressiva intensificazione di piani di interessi intercomunitari, che postulano forme di discipline giuridiche valide ed efficaci nella medesima latitudine.

A tale compito, oltre la prassi consuetudinaria internazionale

marittima, le convenzioni, gli usi, la natura delle cose, i trattati di navigazione e di commercio, etc., provvedono e rispondono i principi generali del diritto marittimo, che danno un apporto essenziale all'edificazione di un ordinamento giuridico marittimo generale, extraterritoriale, capace di regolare, in via autonoma, categorie cardinali di rapporti tra singoli e comunità.

Solo una discreta letteratura liminale tra dogmatica e teoria generale è idonea ad indicare convenientemente la traccia di un tale itinerario di conoscenza, muovendo da basi sicure, quali possono, come più volte avvertito, essere somministrate soltanto dalla riflessione teorico-filosofica, dalla osservazione sociologica, e soprattutto dall'indagine storiografica e dalla più orientata giusprivatistica comparativa.

Di tal che, l'avvicinamento alla positivizzazione del diritto marittimo non può, in via metodica, prescindere dalle tappe della teoria generale, i cui principi sono studiati come categorie universali del pensiero giuridico e della dogmatica, che considera i principi nel contesto del nostro odierno diritto marittimo positivo.

Questa strada, come più volte delucidato, è preparata da un adeguato sottofondo culturale, che è la via non già dell'esegesi vuota e sterile delle singole norme ordinarie, ma dell'esegesi alta, quella scientifica che si muove alla luce dei principi generali, che tiene conto dell'avanzato stadio di cultura di ogni società moderna.

Ognun vede, allora, che la delucidazione delle categorie logico-storiche sotto le quali si compendia il sapere organizzato marittimo non è opera di scienza, è piuttosto nascimento o fondazione della scienza giuridica marittima: e sono categorie in movimento, principi generali, comuni, specialistici, criteri euristici, che vengono in misura della loro capacità ad intendere i fenomeni e le datità che sono oggetto della scienza giuridica marittima.

Il giudizio di adeguatezza a raccogliere i dati dell'esperienza giuridica marittima, commerciale, portuale, è giudizio speculativo, come già rimarcato.

Perciò, il sistema della dogmatica giuridica marittima, come ogni sistema di concetti generali, è un "sistema aperto".

In questo "sistema aperto" dalla dogmatica giuridica marittima,

come in ogni sistema di scienza, devono operare la nozione e la posizione del "fine" dell'ordinamento giuridico marittimo, extraterritoriale, non solo devono operare, ma operano naturalmente, come è dimostrato dall'esame dei principi generali, affermatisi storicamente come dogmi scientifici.

La categoria dei principi comuni sorreggono la totalità sistematica dell'ordinamento giuridico marittimo, extraterritoriale, dividendo e organando istituti o materie; quella dei principi fondamentali s'identifica con gli obbiettivi e i valori posti alla sommità dell'ordinamento giuridico marittimo, extraterritoriale, costituendone al contempo programma e fine, essendo posti al suo vertice indirizzano l'interpretazione, l'applicazione, lo sviluppo del diritto marittimo positivo; la categoria dei principi transnazionali riflette i valori posti e formulati negli accordi, trattati, convenzioni tra le singole comunità statuali, di cui anche il nostro Paese fa parte.

Ma, nella ricerca di un compiuto quadro fenomenologico, va menzionata la categoria di alcune regole di azione denominate di solito come standards valutativi, o clausole generali, sulle quali ci siamo già soffermati, e sulla operatività dei quali la nostra Scuola ha offerto un'adeguata illustrazione (Querci E.O.), pervenendo ad una loro identificazione teorica ed applicativa.

Il GrundWert che informa l'intiero sistema culturale del diritto marittimo è il commercio, che esprime l'esigenza primaria della vita economica delle comunità umane degli Stati contemporanei, rappresentandone il fenomeno originario della realtà giuridica marittima, portuale, commerciale e costituendone la categoria primaria della scienza giuridica marittima: il commercio è l'interesse giuridico fondamentale del nostro ordinamento giuridico, extraterritoriale, interstatuale. Ogni interesse concreto sorge nell'ambito dell'interesse fondamentale, o si deve confrontare con esso, a condizione che prima si sia prodotto un fatto, o un complesso di fatti. L'interesse puntuale o individualizzato può venire soddisfatto solo se trova soddisfacimento anche l'interesse fondamentale che, per suo tramite, gli interessi giuridici concreti passano dalla condizione di rilevanza alla condizione di efficacia.

La tavola delle situazioni giuridiche soggettive, e il loro rap-

portarsi con l'interesse fondamentale costituito normativamente dal commercio ha già trovato un'adeguata rappresentazione dogmatica nel perspicuo e penetrante profilo stagliato dalla nostra Scuola di Trieste.

Come nozioni generali del sapere giuridico marittimo il concetto di sistema giuridico, per definitionem, può coincidere con il frontespizio della teoria delle fonti, quello di ordinamento giuridico è il frontespizio della teoria dei soggetti; il concetto di sistema giuridico è un prius rispetto a quello di ordinamento giuridico marittimo, perché ne determina la struttura, in quanto determina "la situazione giuridica" dei soggetti di diritto marittimo in una considerazione unitaria di un complesso di rapporti giuridici. Di certo, non invochiamo l'esclusiva della fornitura di tali nozioni.