

PAOLO SEMAMA

Sociologo

IL DIRITTO MARITTIMO COME "DIRITTO FONDAMENTALE" ¹

I. Per dirla con il giureconsulto Vittorio Scialoja (*Sulla teoria della interpretazione delle leggi, negli Studi giuridici in onore di Schupper, Diritto odierno*, p. 307) quando per dimostrare che la "consuetudine rivendica tacitamente il suo imperio su tutta questa parte del diritto fondamentale" (il diritto marittimo generale, come lo ha, con sicura competenza, definito il Volli - *Diritto marittimo generale*, in *Trasporti*, 1999, n. 77-78, p. 17) domanda: e chi detterà infatti le regole per l'interpretazione e l'applicazione della legge relativa all'interpretazione?"

Un vero e proprio rompicapo per chi ha l'ambizione, pienamente coltivata, di indagare, dimostrare al lettore la complessa tessitura di questo "diritto fondamentale", "il ciclo della vita del diritto marittimo" nel suo svolgimento diacronico e nella valutazione unitaria dei suoi momenti basilari (prassi marittima internazionale, consuetudini, usi, convenzioni internazionali, trattati di navigazione e di commercio, leggi statuali, natura delle cose marittime e portuali).

1. A proposito di alcune recentissime pubblicazioni di ELENA ORSETTA QUERCI: *Introduzione alla scienza giuridica marittima - Storia del concetto del diritto marittimo*, E.U.T., Trieste, 1999; *Analisi del diritto marittimo - Definizione e concetti giuridici fondamentali*, E.U.T., Trieste, 1999; *Evoluzione nel diritto marittimo - Sistematica e dogmatica giuridica marittima*, E.U.T., Trieste, 1999.

Simile atteggiamento non è solo quello in cui può versare lo "stileta" nella contemplazione ed illuminazione di aver ricercato e poi trovato il motivo dominante, di avere attinto finalmente il valore espressivo di una significativa visuale speculativa, ma soprattutto l'orgoglio, la fierezza, e l'intrepidezza di una giurista di razza, qual è appunto la Querci, di voler suscitare uno storico, un imponente dibattito sul diritto marittimo, che il Volli chiama "diritto marittimo generale", e che io da studioso di sociologia generale, e di linguaggio giuridico definisco come "diritto fondamentale"; schiudere, senza pregiudiziali, "un'autentica e proficua apertura di un fascio di interessi altamente rilevante e qualificante, e a radicare una sintomatica interlocuzione con quei giuristi che, con la loro opera, di questa vita e di questa esperienza debbano approntare le soluzioni in ordine agli specifici problemi e a soddisfare le concrete e correlative esigenze" (*Analisi*, cit., p. 64).

Dopo aver letto i tre libri recentissimi di Elena Orsetta Querci con vivo piacere, e se cerco di analizzare questa sensazione, trovo che è dovuta soprattutto ad una insospettata ampiezza del tema (la fondazione di un'autentica scienza giuridica marittima, inventata sulla costruzione, sempre scientifica, di un ordinamento giuridico marittimo generale, definito compiuto, globale, alimentato da una pluralità non gerarchizzata di fonti normative, tra le quali domina la consuetudine), che si snoda, via via, agevolmente, seguendo il filo della imperitura tradizione romana e romanistica (a buon proposito viene rinverdito l'acuto insegnamento di Giorgio La Pira in tutta la sua portata euristica), in una serie di aspetti e di vedute giuridiche marittime, tutti adeguatamente scolpiti, analizzati, definiti, abilmente accostati, ora acquarelli, ora acquaforti, ma sempre espressivi di buon gusto e di rara leggiadria, che ben si coniuga con l'autrice, che intende far valere vigorosamente le ragioni "più decisive contro l'incomprensione e la diffidenza verso la teoria generale del diritto marittimo (c. d. scienza giuridica costruttiva), per battere in breccia le remore

imposte dai limiti del descrittivismo giuridico. In una parola, "per diventare veramente espressione diretta della coscienza marittima, portuale, emporiale, nella sua tangibilità storica e nella sua immediatezza fattuale" (*Analisi*, cit., p. 62).

II. Con che, confessando questa mia piacevole impressione di sociologo del diritto per la contemplazione del paesaggio, attraverso il quale l'autrice guida gentilmente il lettore, riconosco come il punto di vista, ond'ella si è posta a considerare il ruolo delle formazioni sociali, emporiali, marittime e portuali, abbia un suo notevole pregio.

La teoria delle formazioni marittime e portuali, quali istituzioni, ne riesce profilata in uno scorcio pieno di interesse sociologico giuridico marittimo: "Alle formazioni sociali, emporiali, marittime e portuali, considerate come **istituzioni**, tali da trascendere il singolo operatore protagonista della vita economica, pur sempre effimero, nel tempo e nello spazio, nelle possibilità e nelle finalità, è possibile riconoscere la dignità di una struttura normativa, ontologica, assiologica, teleologica, in cui al singolo non resterebbe che di inserirsi e conformarsi. Di qui la nozione di formazione marittima e portuale, quale **istituzione**, anziché complesso mobile di svariate relazioni tra gli individui-operatori, idonea ad integrare una unità riassuntiva e generatrice di quelle molteplicità di rapporti, e, dunque in esse andrebbe riconosciuto il soggetto dell'attività giuridica" (*Evoluzione*, cit., p. 251).

Giammai di codeste figure s'erano analizzate e descritte a fondo; mai s'erano avvicinate e distinte. Ma la scoperta originale, davvero nuova del ruolo delle formazioni sociali marittime e portuali, il loro agire giuridico ed economico, autenticamente espressivo dello "stile dell'economia marittima e portuale", mentre attingeva il suo pregio, poteva incontrare il pericolo nella seduzione della terminologia. Ma, qui entra la forza della teoria del linguaggio che ci permette di affermare che ove v'ha una terminologia, si è sempre dimostrato possibile costruire una dottri-

na, la stessa ricchezza del diritto marittimo, le sue radici, le guise formative del commercio marittimo internazionale, il suo fiorire, la sua inestinguibile vita: il fondamento logico-giuridico della introdotta dottrina delle formazioni, degli aggregati comunitari marittimi e portuali, assunti quali plurisoggettività basica (Giannini M. S.) del definito ordinamento giuridico marittimo generale, viene dimostrato in svolgimenti, in argomentazioni incitanti e davvero persuasivi.

Sotto questo riguardo, l'opera della Querci è veramente curiosa. Si direbbe che vi si esprima la contraddizione tra l'amore del nome (formazioni marittime e portuali) e della categoria (istituzione dell'ordine giuridico marittimo): amore di storica e di letterata, e la intuizione dell'applicabilità del concetto, che vi corrisponde, al sostrato basilico ordinamentale marittimo che ella considera: intuizione di giurista.

La terminologia è viva nella tradizione e le piace; ma come ella sente che ciò che chiama formazione marittima e portuale è assolutamente diverso da quel che s'intende nel comune linguaggio giuridico, ecco che l'A. l'atteggia, e la valuta, e se ne serve, invaghita ma peritosa, con molte cautele. Se la mantiene sempre e finisce anche per compiacersene e per credere, peraltro fondatamente, alla corrispondenza tra la terminologia e la dottrina che ella costruisce e forgia: ciò è dovuto, diciamo schietto, ad una specie di equilibrio tra i due fattori intellettuali della ricerca, onde l'intuizione della giurista, valorosa qual è, reagisce come voleva sui risultati del lavoro di storica, sapendo riflettervi la sua luce vivida e decisa. Se un difetto è possibile registrare è appunto quello di non avere osato a portare la dottrina così ben intuita, e anche svolta, al centro della sua indagine investigativa. Su questo punto l'ingegno della Querci avrebbe potuto dare ulteriori vividi guizzi, finendo, e ne sono sicuro, per sconfiggere qualche zona di penombra. Qui bisognava insistere, invece. Se avesse insistito, non ho dubbi, che una fine giurista come ella è, sarebbe riuscita a scolpire il ruolo davvero basilare delle formazioni

sociali marittime e portuali, il loro organico sostrato basico con l'ordinamento giuridico marittimo generale, ma soprattutto sarebbero rimbalzate nette le guise incessantemente germinative del commercio marittimo internazionale, ma dall'autrice normativizzato ed identificato nell'oggetto, o meglio nella "norma monade" reggente il diritto marittimo come "diritto fondamentale".

Da questo punto di vista, l'intera opera della Querci diventa una vera e propria sistematica, pregevole e nuova.

III. Si tratta di un contributo di primario profilo teorico in ambito marittimistico quello offerto da Elena Orsetta Querci, articolato in tre volumi, ciascuno dei quali costituisce un discorso per sé compiuto; ma i tre insieme, rappresentano, per reciproca integrazione, un'opera di vasto respiro, propositiva e per più aspetti innovativa, ed al tempo stesso capace di dare conto, attraverso una doviziosa e ragionata documentazione, nonché un'ampia prospettazione storica, dello *stato dell'arte*, con le sue indubie conquiste ed altrettanto evidenti lacune; queste ultime evidenziate dall'Autrice soprattutto in vista della dinamica che investe non soltanto la dogmatica e la sistematica del diritto marittimo, ma la realtà quotidiana dei fatti suscettibili di ricevere qualificazione giuridica. Cosicché, il lettore sarà subito impressionato favorevolmente dal trovare, all'interno di un contesto di rara lucidità e pregnanza concettuale, riferimenti doviziosi alla storia del diritto marittimo internazionale nel Medioevo, nella *civitas* e nella *civilitas* delle nostre repubbliche marinare, insieme a pressanti richiami ai fenomeni in atto, legati come sono alla competizione economica globale, alla concorrenza fra le singole unità produttive - pur in presenza degli accordi di *Conferences*- all'estensione del ciclo del trasporto controllato, e via dicendo. Si badi che questi accostamenti non sono soltanto espressione di una larghezza di vedute, effetto di un impianto culturale di tutto rispetto da parte dell'A., bensì elementi portanti di un pregevolissimo

metodo interdisciplinare e, insieme, di un preciso proposito di costruzione. La Querci, infatti, si rivela convinta assertrice della necessità che il giurista marittimista s'impegni a penetrare con criteri rigorosamente scientifici le vicende e le trasformazioni della vita marittima, non al solo fine di "trascriverne gli esiti sul piano giuridico, bensì per scanderne il significato ricostruttivo-sistematico" (*Evoluzione*, cit., p. 143). Tra le finalità dichiarate vi è il superamento della presunta astrattezza della teoria generale del diritto marittimo attraverso l'eliminazione di aporie e confusioni tra valutazione economica, valutazione sociale e valutazione giuridica dei concetti giuridici concreti, i quali "scaturiscono dalla prassi economica marittima, dalla consuetudine, dagli usi, e, talvolta, anche dal caso non reiterato" (*Analisi*, cit., p. 45). In particolare, è importante per l'A. che non si scambino le sussunzioni giurisprudenziali e dogmatiche con le sistemazioni classificatorie della nomenclatura.

Tra le ragioni di una ricerca di siffatta ampiezza ne vorrei evidenziare due, apparentemente antitetice ma che, nella sostanza, descrivono uno dei pregi incontestabili di questi tre volumi. Per un verso vi è la grande attenzione per le "novità", le quali da sole impongono reinterpretazioni se non rifondazioni di molte parti dell'ordinamento. E così osserviamo l'interesse dell'A. per la concorrenza tra grandi rotte e grandi aree di traffico, la corsa ai maggiori terminali mediterranei; fatti di fronte ai quali osserva amaramente: "Può sembrare singolare la circostanza che un Paese industriale avanzato come l'Italia si limiti ad assistere da spettatore alla corsa dell'aggiudicazione dei suoi maggiori terminali marittimi del trasporto intermodale da parte dei grandi operatori portuali e armatoriali internazionali, visibilmente subendo le scelte di questi ultimi, poco o nulla potendo fare per contribuire a determinarle" (*Introduzione*, cit., p. 207). Per altro verso, preme sommamente all'A. il momento della scienza del diritto marittimo, verso la quale appare singolarmente versata - come stanno a dimostrare, fra l'altro, i perspicui e costanti riferimenti alle più

autorevoli voci dell'epistemologia generale e dell'ermeneutica -. Risulta perciò molto forte il richiamo alla "attività intellettuale che non partecipa in modo diretto né alla produzione né all'applicazione del diritto marittimo, ma è tesa soltanto alla presa di conoscenza di esso, cioè alla sua esplicazione, al suo chiarimento attraverso i suoi momenti fondamentali dell'interpretazione e della costruzione del sistema" (*Analisi*, cit., p. 82).

Da qui, a nostro avviso, la piena giustificazione del ricorso, di cui si è fatto cenno in esordio, al metodo della ricerca interdisciplinare - che sarebbe meglio chiamare incrociata - per ottenere che la dogmatica giuridica del diritto marittimo si rinnovi per conseguire conoscenza organica di un ordinamento nella sua autonomia, e la cui completezza è reiteratamente richiamata in queste pagine. Conoscenza non meramente applicata al momento dell'esperienza normativa, bensì estesa fino a riconoscerne la funzione di sistema, di canoni, di valutazione delle relazioni economiche del commercio marittimo internazionale.

IV. Di tale interdisciplinarietà l'A. fa un uso assai saggio, evitando del tutto di allontanarsi da un tema precipuo per coglierne eventuali richiami o riflessi presso discipline non afferenti al diritto, ma, al contrario, impostando problematiche nate all'interno di corpi dottrinali diversi, dall'antropologia alla storia, dalla linguistica alla sociologia, all'ermeneutica classica, alla filosofia della scienza, ed enucleandone con mano sicura le conseguenze all'interno di un sistema di norme giuridicamente valide ed efficaci. Può così accadere di incontrare in queste pagine il richiamo, sulla scorta di La Pira, a Cicerone o a Servio Sulpicio, con la stessa pertinenza con cui ci si rifà al comportamentismo di Dewey o di Bateson, al rigorismo terminologico di Wittgenstein, all'apertura di Hayek nel confrontare scienze d'osservazione, sermocinali e del diritto. Il tutto per congiungere intrinsecamente risultati della logica classica e contemporanea con i più pregnanti scorci dottrinali di storia economica e di strutturalismo giuridico.

Poiché un siffatto modo di procedere, accompagnato al presente invito a ricercare vie di rinnovamento del diritto marittimo che seguano l'evoluzione rapida dei fatti economici e sociali potrebbe indurre qualche misoneista a storcere il naso, bene ha fatto la Querci ad indicare, quale fonte di riferimento metodologico, un maestro come Pugliatti. Incontrarlo sotto questo profilo fin dalle prime pagine di quest'opera ponderosa, è servito allo scrivente per ricordare come, nei primi anni '70, avendo il Pugliatti chiosato con benevolenza un suo saggio di logica giuridica, condotto interdisciplinariamente, ebbe a dirgli che una ricerca aperta a più discipline dimostra che conoscere serve per capire, e capire spinge a conoscere ancora. Ovviamente il conoscere è, in questo contesto, l'*underground* soggettivo dell'espositore; il suo capire equivale alla illuminazione successiva di punti oscuri, o la migliore correlazione che possiamo stabilire fra dati precedentemente memorizzati. Ci sembra che la Querci proprio questo abbia fatto: utilizzare i dati certi che sono maturati all'interno di teorie consolidate - soprattutto di logica, matematica e scienze sociali con particolare attenzione rivolta alla filosofia del linguaggio ed alla sociologia giuridica - nell'intento di agevolare la costruzione di strumenti, vuoi creativi, vuoi interpretativi, in un preciso ambito.

Un ambito che, consentendo con l'Autrice, pensiamo sia il rinnovamento degli ordinamenti giuridici marittimi, nel quale si concretano, per dirlo con il Marchese, limiti imposti dalla competizione economica mondiale. Limiti alla creatività del legislatore statale che potranno essere via via rimossi dalla comprensione delle cause e degli svolgimenti di fenomenologie di nuovo conio. Tra le quali la Querci - oltre a quelli cennati in precedenza - evidenzia consorzi, *joint ventures*, fusioni tra grandi operatori presenti sulle grandi rotte; la impostazione logistica del ciclo di trasporto-distribuzione dei prodotti; il sovrapporsi delle aree operative delle *Conferences*; lo sfumare del nolo via mare nel prezzo del servizio punto interno/punto interno, e la connessa ten-

denza alla formazione dei noli anche per i segmenti terrestri. La conclusione di tali esigenze è degna di essere riportata per l'estrema chiarezza della formulazione: "I fondamentali presupposti da cui è necessario muovere si identificano nella concezione della navigazione non come atto isolato, sebbene quale accessorio di quello principale, dello scambio mercantile, nei riguardi dei singoli popoli; della necessità di andare oltre il mero rapporto armatoriale, per ricollegare i servigi della navigazione, totali e perfino parziali, alle operazioni di mercatura: solo la funzione, in unica considerazione degli atti principali con quelli accessori, può permettere allo studioso di storia economica di dissertare, con pertinente cognizione di causa, attorno alle varie potenze marittime" (*Introduzione*, cit., p. 182).

V. Da tali premesse si dipartono le pagine centrali dell'*Analisi del diritto marittimo*, dedicate, con densa successione di confronti fra definizioni storicamente acclamate, alla individuazione della norma fondamentale o di riferimento, da attribuirsi al diritto marittimo - che l'A. preferisce chiamare norma monade.

Sulla scorta di Kelsen e Bobbio, nonché utilizzando doverosamente gli essenziali contributi dell'Ascarelli, vengono individuate zone di riferimento progressivamente più ampie, alle quali può venire applicata una norma di effettiva base. Mentre spetta alla teoria generale l'individuazione di ciò che i vari ordinamenti marittimi internazionali presentano come caratteri comuni e relativamente costanti, la dogmatica potrà convenientemente concludere che la regola monade dell'ordinamento marittimo è "l'attuazione del commercio marittimo internazionale". L'A. mette in campo la molteplicità di regole fondamentali, sanzionate o no, identificabili come "regole di comportamento", vevoli nell'ambito marittimo, portuale, commerciale e finanziario, nel quale vengono a realizzarsi gli scambi che sono oggetto dell'attenzione del giurista e del legislatore.

Ora, a nostro avviso, non vi è dubbio che richiamarsi alla norma monade sia tanto più necessario quanto più si riconosca, come magistralmente argomentò il Palazzolo, che la compiutezza di un ordinamento conflitterà sempre meno con la sua efficacia laddove si intervenga *tempestivamente* a far sì che le fattispecie in rapida presentazione ed evoluzione trovino riscontro in apposite norme, rese valide all'interno di un diritto statuito. Il che equivale, in buona sostanza, a richiedere che il legislatore abbia la ferma volontà di tenere conto delle cose di grande effetto che avvengono via via nella società, non meno ferma di quella rivolta a salvaguardare il comportamento statuito per i destinatari delle norme giuridiche di uno stesso ordinamento.

Ci pare che, sul punto, l'A. evidenzi convenientemente come le novità, in varia misura cogenti, riguardino l'esecuzione spedita di tutti gli strumenti del commercio marittimo, volti alla libera circolazione delle merci. Dal che deriva che "nave, infrastrutture, titoli giuridici adempiono ad una funzione affatto mediale e servente nei confronti del ruolo fondamentale per l'economia mondiale, ormai globalizzata nei suoi mercati e nei suoi traffici e in tutte le sue finali articolazioni, esplicito dal commercio marittimo internazionale" (*Analisi*, cit., p. 87). A tale proposito l'A. fa opportuno richiamo al Midoro, il quale evoca lo sviluppo del mercato e della sofisticazione tecnologica, le quali obbligano le imprese, tendenti a divenire globali, a ricercare dimensioni di carico e di traffico suscettibili di superare il punto di equilibrio. Tutti fenomeni, possiamo sottolineare da parte nostra, che possono dare luogo a comportamenti non ancora previsti dalla normativa consolidata.

Alla enunciazione della norma monade l'A. è pervenuta seguendo un cammino non breve, ma chiaramente delineato, del quale possiamo qui enunciare, per motivi di spazio, solo le tappe principali. La prima è stata la ricerca, sostenuta da riferimenti storici, molto ampi ed esposti criticamente, delle fonti di un diritto marittimo autonomo. Ad esse fa riferimento il Volli nella pun-

tuale ed illuminante prefazione al primo dei tre volumi (p. 11): "Fonti plurime coesistenti e non gerarchizzate" cui deve accompagnarsi "un sistema giuridico avente a riferimento, in via autonoma ed esclusiva, le relazioni tra le varie comunità marittime e portuali del mondo".

VI. Un secondo momento, capace da solo, a nostro avviso, di conferire pregio e originalità al lavoro nel suo insieme, è stato quello di professare e dibattere l'esigenza di "un punto differente e moderno di investigazione scientifico-teoretica" (*Ivi*, p. 69). In forza di ciò l'A. mette in campo, impegnandovisi con sicurezza, problematiche e risultanze, prevalentemente d'area inglese e tedesca, non solamente di filosofia giuridica, di teoria generale del diritto e di metodologia giuridica, ma anche di sociologia giuridica, di metateoria del linguaggio giuridico e di argomentazione. Fine immediato di tutto questo è ricordare agli studiosi degli ordinamenti giuridici che la vitalità della ricerca è data oggigiorno dall'approfondita cognizione dei "concreti rapporti reperibili nella vita sociale, costitutivi degli istituti giuridici". A proposito dei quali molto opportunamente viene evidenziato che risultano "legati tra loro non da un nesso logico, ma da un nesso organico" (*Ivi*, p. 70). Affermazioni del genere mettono in luce il rigetto, che traspare da tutte le pagine da noi qui prese in esame, per le fondazioni aprioristiche della legittimità dei comportamenti in materia marittimistica, e conferiscono inoltre un preciso sapore alle osservazioni dedicate alle attuali vicende italiane dell'armamento, della cantieristica e del sistema portuale.

VII. Va ascritto a merito dell'autrice di avere sollevato in ordine a queste precise problematiche concrete, e non già per esigenze metodologiche astratte, la *vexata quaestio* dell'autonomia dell'oggetto di una ricerca, che nella fattispecie è la scienza giuridica marittima. A sostegno della definizione corretta del campo d'indagine, in senso strettamente epistemologico, s'incontrano

nelle pagine destinate a questo problema non solo i nomi di Pugliatti e di Barberis (a mo' di termini cronologici per la tematica giuridica in senso stretto), ma altresì quelli di filosofi come Kant, Hegel e Bentham, cui si aggiungono Hart ed Austin fra i contemporanei. Vengono poi avvedutamente utilizzate le tesi più autorevoli a favore della determinazione di "diritto speciale" per il diritto della navigazione, oltre a quelle dell'Ascarelli circa il carattere eminentemente internazionale del diritto marittimo e la sua connessione col diritto commerciale, la quale giova a definirne più da vicino l'oggetto o l'ambito, non certamente ad inficiare l'esigenza di una fondazione scientifica di esso. Quest'ultima utilizza le esperienze della prassi marittima, non trascura le conoscenze della casistica o le risultanze della prospettazione statistica dei casi censiti, ma non deve accontentarsene, bensì deve sussumerle per la formulazione di concetti chiarificatori della prassi. L'A. lascia intendere, ma avrebbe potuto dirlo più esplicitamente, che la ricerca storica illumina sulle origini della prassi, mentre codesti concetti di sussunzione debbono valere per indirizzare più proficuamente sia l'opera del legislatore che quella dell'arbitro e del giudice. Ci sono comunque piaciute alcune precise assunzioni di responsabilità in senso teoretico, in particolare modo quando denota le confluenze del diritto pubblico e privato nel diritto marittimo; la possibilità di formulare principi sostanziali unitari per la formulazione di categorie sistematiche del diritto positivo; la possibilità - a fianco della dogmatica - di enucleazione di una sistematica avente carattere dinamico, intesa "quale metodo superiore di ricerca scientifica, per la sua peculiare vocazione all'organizzazione del materiale; normativo in strutture d'insieme perennemente variabili" (*Analisi*, cit., p. 11).

Sicuramente a taluno non piacerà né che la nostra giovane autrice evochi spesso codesta variabilità, né il correlativo richiamarsi alla sociologia ed alla filosofia del linguaggio quali aree scientifiche di ausilio per l'ermeneutica giuridica. Per parte nostra siamo invece persuasi che le linee di sviluppo dell'episte-

mologia più recente vadano in questa direzione, alla quale non possono e non debbono sottrarsi le discipline giuridiche, come sta a dimostrare l'attività scientifica di Benninger, di Davidson e di Rawls, per non fare che alcuni illustri esempi. D'altronde, se non ci si vuole curare dei "filosofi" bisognerà comunque fare i conti con gli accadimenti planetari nei traffici marittimi, nel sistema dei noli, nelle forme di attuazione del commercio marittimo internazionale, nelle concentrazioni armatoriali, nelle infrastrutture portuali a gestione terminalistica. Tutti fatti che impongono di "ricostruire il sistema reale del diritto marittimo, contribuendo a renderlo organico e ordinato", in quanto, correlativamente ai fatti, anche negli studi "si viene delineando l'abbandono della figura di un ordinamento giuridico *chiuso*, fondato su una concezione rigida della sovranità territoriale", per andare verso un "ordinamento giuridico marittimo generale *aperto*, e comprensivo dei rapporti con i sistemi giuridici esterni ed interni" (*Ivi*, pp. 15, 18).

Dopo avere individuato la norma monade ed averne perspicuamente analizzate le implicazioni, l'A. tratta della sua soggettivazione ed oggettivazione, tanto da circoscrivere "la situazione soggettiva di più immediata e diretta evidenza, quella dell'obbligo giuridico che incombe a tutti gli operatori giuridici di esplicitare liberamente il programma normativo dello sviluppo e potenziamento del commercio marittimo internazionale, quale meccanismo fondamentale dell'economia mondiale ed essenziale fattore di prosperità di tutti i paesi marittimi e continentali" (*Ivi*, p. 93). Dal che ci pare di poter sottoscrivere come del tutto giustificata sia nell'ordine razionale che in quello dei fatti, l'avanzata "pretesa di costruire un diritto marittimo, quale espressione di un ordinamento giuridico nuovo, completo e definitivo, che racchiuda nelle sue formule, nei suoi dogmi, le soluzioni per tutti i casi possibili" (*Ivi*, p. 153).

Enunciazioni di tutto rispetto. Ma ancor più viene da apprezzare una richiesta d'ordine pratico, come quella di riuscire a sapere "quante norme consuetudinarie internazionali e principi

comunemente accettati entrino od escano dal nostro ordinamento". Molto opportunamente viene rilevato che "manca, addirittura una pur modesta banca di dati al riguardo: questa è sì una lacuna gravissima, una carenza strutturale e funzionale che crea distorsioni, perversioni veramente devastanti e di enormi proporzioni" (*Ivi*, p. 177). Si può ben dire che la Querci abbia chiaro tanto la metodologia dell'indagine particolare che le finalità più articolate di essa: un patrimonio normativo letto ermeneuticamente nel modo giusto, consente poi di calarsi nella conoscenza delle leggi di tendenza, onde agevolare il 'capire' - cui si riferiva il Pugliatti nell'aneddotica su riferita - "la fisionomia del differenziarsi e dell'integrarsi dei gruppi sociali, delle formazioni sociali, delle comunità marittime e portuali, nei loro movimenti, nei loro impulsi materiali e spirituali, nell'agire economico, nell'intessere le varie trame e coordinazioni operative, del loro fiorire e del loro declinare" (*Evoluzione*, cit., p. 15). In quest'ottica sono state di seguito concepite pagine molto significative sulla teoria della natura del fatto, come pure sul concetto del linguaggio giuridico delle formazioni marittime e portuali, tanto da offrire vasti materiali, perché sia finalmente conseguito il superamento della distinzione fra scienza giuridica marittima formale e scienza giuridica marittima empirica. Talché si può ben dire, a titolo conclusivo, che questi recenti lavori della Querci corrispondono appieno al suo dichiarato "impegno per una indagine essenzialmente protesa verso un'impostazione dogmatica di un sistema giuridico, quello marittimo, che in tutte le sue parti, vetuste e nuovissime, ma oramai non più separabili, costituisce un diritto nuovo e vivente" (*Analisi*, cit., p. 59).