



MICHELE M. COMENALE PINTO

Il «diritto vivente» e l'autonomia del diritto della navigazione. Interrogativi agli albori del terzo millennio

Lo scritto si confronta con il richiamo al «diritto vivente» che ha caratterizzato la rivendicazione dell'autonomia del diritto della navigazione di Antonio Scialoja, Fondatore della scuola napoletana del diritto della navigazione. Lo stesso Scialoja aveva riconosciuto che la formula era ispirata a quella elaborata dal sociologo del diritto Eugen Ehrlich. Tuttavia l'impiego di tale formula non era accompagnata dalla volontà di adesione alle teorie di quell'Autore (in effetti non tutte compatibili con l'impostazione che poi condusse alla codificazione del diritto della navigazione del 1942). Essa era utilizzata in contrapposizione alla teoria del particolarismo (e dell'immutabilità) del diritto marittimo.

L'Autore afferma l'esigenza di un confronto con gli studiosi degli altri rami del diritto, ed in particolare del diritto civile. Inoltre, sostiene che la costruzione unitaria del diritto dei trasporti (nella formulazione di Gustavo Romanelli) costituisca uno sviluppo coerente delle teorie della scuola napoletana del diritto della navigazione. Infine, si interroga sui confini attuali della materia (in cui include anche il diritto aerospaziale), affermandone l'autonomia scientifica e didattica (e ridimensionando il rilievo dell'affermazione dell'autonomia normativa).

The «Living Law» and the Autonomy of the Law of Navigation. Some Questions at the Dawn of the Third Millennium

The paper deals with the reference to «living law» as basis to claim of autonomy of navigation law by Antonio Scialoja, founder of the Neapolitan school of navigation law. Scialoja himself had recognized that the formula was inspired by the one developed by the sociologist of law Eugen Ehrlich. However, the use of that formula did not imply adherence to theories by Ehrlich (in fact not all of them were compatible with the approach which then led to the codification of navigation law in 1942). It was used in opposition to the theory of the particularism (and immutability) of maritime law.

The author affirms the need for a dialogue with scholars of other areas of law, and in particular with those of civil law. On the other hand, he maintains that the unitary conception of the transport law (in Gustavo Romanelli's formulation) constitutes a coherent development of the theories of the Neapolitan School of law of navigation. He finally investigates the current boundaries of that branch of law (in which he also includes aerospace law), affirming its scientific and didactic autonomy (and re-dimensioning the affirmation of normative autonomy).