

184. - *Il pilotaggio obblig. nei trattati interstatuali.* — Dall'anzidetto si rileva, in primo luogo, che il sistema del pilotaggio obbligatorio è diversamente regolato negli Stati, non solo rispetto all'estensione, ma in ragione degli scopi e degli effetti. Sarebbe certamente desiderabile anche in questa materia quell'uniformità di regole che è nelle aspirazioni di tutti i marittimisti e che fu il vanto del diritto marittimo medioevale. Ma, a prescindere dalle norme tecniche sulle segnalazioni ⁽⁹¹³⁾ e da quelle giuridiche sulla responsabilità derivante da urti in mare o dal contratto di trasporto ⁽⁹¹⁴⁾, profonde difformità esistono fra le leggi ed i regolamenti nazionali sulla disciplina del pilotaggio, e, in particolare, di quello obbligatorio. Ciò è, senza dubbio, effetto dell'invincibile gelosia che hanno gli Stati del loro diritto pubblico o d'ordine pubblico, e la stessa Convenzione di Bruxelles del 1926 sull'immunità delle navi di Stato è, appunto, una conferma di questa debolezza che è anche una forza. Sta di fatto che questa discrepanza di regole si rileva ancora più netta e si trasforma in un sistema ibrido nella sfera dei rapporti internazionali. Non intendiamo, con ciò, sostenere che gli Stati abbiano del tutto ommesso di disciplinare con una legislazione uniforme le loro relazioni in materia di pilotaggio, essendo note le precise norme a tal' uopo emanate dalle varie convenzioni internazionali in tema di: *segnalazioni* (regol. internaz. per evitare gli urti fra navi, art. 8, promulgato in Italia con R. D. 13 dicembre 1896 e modificato nel 1906 ⁽⁹¹⁵⁾; art.

valso nella pratica dei naviganti. In ogni altro caso deve lasciarsi al capitano la libertà di scelta, e la conseguente responsabilità della presa determinazione». (Cfr. *Del comm. maritt. e della navig.*, commentato da Scevola, Castagnola ecc., Torino 1898, pag. 180).

Evidentemente, l'art. 504 non riprodusse queste idee così larghe e si attenne ad un criterio di carattere generale. Una norma di portata assai vasta è invece quella dell'art. 232 del cod. di comm. russo del 1835 il quale impone ai capitani russi di servirsi all'estero del pilota in ogni porto in cui esiste un corpo di piloti ufficialmente costituito.

(913) V. il regol. internaz. per prevenire gli urti in mare.

(914) Effetti delle convenzioni internazionali di Bruxelles, sull'urto e sulla polizza di carico, introdotte nella legislazione interna di parecchi Stati.

(915) V. retro § 136.