

Viceversa, le nuove recenti Ordinanze hanno ridotto le funzioni del pilota a quelle di un semplice *consigliere* del capitano (318).

Pare, pertanto, che, nè giuristi, nè pratici nutrano per il pilotaggio obbligatorio soverchia simpatia: tali e tante derivan da esso questioni d'indennizzo e di responsabilità (319). Analoghi motivi l'han fatto abolire nel porto di Amburgo (320), importantissimo centro mercantile germanico, ov'esso esisteva a sensi del § 2 della riveduta Ordinanza del 18 aprile 1866: il che fu fatto col § 5 della legge portuale del 1897.

L'istituto del pilotaggio obbligatorio è, pertanto, presso che al suo tramonto; ed è sintomatico il voto, pronunziato all'unanimità dai giureconsulti tedeschi, alla conferenza navale di Amburgo nel 1923, a favore della sua definitiva abolizione (321).

68. - *Figura giuridica del pilota.* — I piloti possono direttamente dipendere da società private, ovvero essere degli im-

---

l'unità di direzione, esigono ciò ed è solamente a questa condizione che l'irresponsabilità dell'armatore è ammessa. Tuttavia in certi casi, allorchè l'incapacità del pilota è evidente e che l'assurdità e la dannosità delle manovre da lui ordinate sono evidenti, il capitano ha il diritto ed anche il dovere d'intervenire e di opporre la sua maniera di vedere a quella del pilota. Ma ciò facendo egli incorre in una responsabilità di tanto più grande in quanto che i posti di pilota non si danno che ad uomini abili e di provata capacità. Al di fuori di questi casi, quando il pilota assolve le sue funzioni, il capitano non può immischiarsi nella condotta della nave, la sua astensione non può essere considerata come una colpa da parte sua implicante la responsabilità dell'armatore.

È così anche quando le manovre del pilota portassero all'urto se la collisione è dovuta piuttosto ad un concorso di circostanze fortuite che ad un fatto grave, allorchè, per esempio, come nella specie, dopo avere oltrepassato un traino di rimorchio, il pilota ha creduto con un movimento sul babordo di poter evitare la nave urtata, e questa manovra, contro ogni previsione, non è riuscita pel fatto del vento che ha impedito alla nave d'obbedire assai rapidamente al timone.

(318) V. avanti § 236 segg.

(319) Cfr. A. RAMELLA, nota a sentenza 2 luglio 1927 del *Reichsgericht* germanico, in *Dir. Mar.*, 1927, p. 508, segg.; P. EHLERS, *loc. cit.*

(320) V. Tribunale superiore anseatico, 23 dicembre 1895, in *Rev. int. d. dr. mar.*, 1896-97, p. 73; BRANDIS, *Das deutsche Seerecht*, I, 81.

(321) *Lloyd's List e Shipping Gazette*, numero del 17 ottobre 1923, 13; *Nau-*