

za o di preposizione che ne sorge, apre la via ad una eventuale responsabilità dello Stato.

Ciò spiega il perchè nei Paesi, ove tali presupposti non sussistono, la questione non è stata nemmeno posta, o, se lo è stata, ha avuto subito una soluzione negativa. Poteva essa, infatti, dibattersi in Francia, ove l'armatore risponde dei fatti del pilota, anche se obbligatorio, al quale non si riconosce in alcun modo la qualità di funzionario pubblico o d'impiegato dello Stato? <sup>(1876)</sup>; ovvero in Italia, ove vigono i medesimi principii che in Francia, ed ove il pilota non è che un organo di un ente autonomo, il Corpo, per lui responsabile in proprio nei limiti della cauzione? <sup>(1877)</sup>; ovvero negli Stati Uniti d'America, ove risale direttamente alla nave la responsabilità per i danni causati dal pilota anche se obbligatorio, membro di un'associazione libera ed a sua volta responsabile fino a concorrenza della cauzione che è tenuta a prestare? Anche in Belgio, in cui il pilota è considerato un funzionario pubblico per le molteplici funzioni di polizia della navigazione, sanitarie e doganali, che gli sono affidate, la giurisprudenza nega ogni responsabilità dello Stato per i danni causati da quello nell'esercizio delle sue funzioni di semplice pilotaggio delle navi <sup>(1878)</sup>. Per di più, la proposta avanzata dall'Associazione belga di diritto marittimo, durante i lavori del Comité Maritime International <sup>(1879)</sup>, di sostituire alla responsabilità dell'armatore quella

---

(1876) Trib. comm. dell'Havre, 27-3-1900, *Autran*, XV, p. 635.

(1877) Contro la responsabilità dello Stato, in Italia, per i fatti del pilota, vedi: G. LONGHENA, *Corso di diritto marittimo*, vol. I, Messina, G. U. F., 1929, pagina 182; A. RAMELLA, nota a sentenza del Reichsgericht del 2 luglio 1926, in *Dir. mar.*, 1927, p. 508. V. retro, § 228 seg.

Recita, anzi, l'art. 569 del regol. esec. del cod. per la mar. merc. per la Tripol. e la Ciren.: « L'amministrazione pubblica non assume responsabilità di qualsiasi genere per l'esercizio del servizio di pilotaggio ».

(1878) V. retro, § § 52, 230. Cfr.: Cassaz. 24-4-1840, *Pasicrisie belge*, I, 275; Appello Gand, 4 luglio 1893, *Journal des Tribunaux*, 1894, p. 1020; idem, 8-12-1894, *Autran*, 1895-96, p. 776; Bruxelles, 30-5-1903, *Belgique judiciaire*, 1903, p. 829; App. Bruxelles, 24-4-1840, *Pasicrisie belge*, 1840, II, 368; Cassazione del Belgio, 6 luglio 1868, *ibidem*, 1868, I, 468; VAN BLADEL, *Droit maritime administratif belge*, 1912, p. 168; V. JACOBS, *Droit maritime*, II, p. 515; *Ordinanza reale sul pilotaggio del 31-12-1870*, *Moniteur belge*, 18-2-1871.