

lotaggio, l'organizzazione di esse ed i regolamenti sulle tariffe (112) devono essere fissati con decreti emanati conformemente al disposto del secondo dei due detti articoli (113); occorre, cioè, che il decreto sia proposto dal ministro della marina mercantile, che la Camera di Commercio interessata dia il suo parere e che sia sentito l'avviso di un'assemblea commerciale composta di determinati membri (114).

Per i regolamenti e le tariffe applicabili alle navi da guerra, occorre il parere del consiglio di direzione del porto militare, capoluogo della circoscrizione marittima (115).

31. - *Tripartizione ed art. 1-4.* — La legge 1928 consta di 28 articoli suddivisi in tre titoli: tit. I°: « Obbligo di pilo-

(112) L'art. 3 stabilisce che le tariffe di pilotaggio devono essere formate secondo la stazza netta della nave.

(113) Con lo stesso procedimento sono emanati i regolamenti che fissano per ciascun porto i limiti in cui il pilotaggio è obbligatorio (art. 2 della legge).

(114) Tali membri sono: il presidente del Tribunale di commercio, che presiede l'assemblea; un membro del Tribunale di commercio; nei porti autonomi — la legge 5 gennaio 1912 accordò ai porti di commercio facoltà di erigersi in Enti autonomi, rivestiti di personalità giuridica pubblica e con funzioni di manutenzione e di polizia, riservandosi lo Stato su di essi diritti di vigilanza e di tutela — il presidente del Consiglio d'amministrazione o un suo delegato e, nei porti non autonomi, il direttore di essi o un suo delegato, o l'ingegnere dei ponti ed argini che ne eserciti le funzioni; un membro della Camera di Commercio; l'amministratore della circoscrizione marittima; il capo del servizio di pilotaggio o l'ufficiale di porto che ne faccia le veci; un membro del Consiglio generale; un membro del Consiglio municipale; due armatori o loro rappresentanti; un ufficiale di marina; due capitani di lungo corso, o, in difetto, due capitani di cabotaggio; due piloti della stazione.

(115) Diverso è il procedimento per la disciplina del pilotaggio nelle acque coloniali, essendo quivi il Governo generale investito dei poteri di alta amministrazione. Ricordiamo in proposito due decisioni del Consiglio di Stato: la prima, in data 9 marzo 1929 (*Dor. suppl.*, 7°, p. 179), dichiarava la legittimità di un regolamento di pilotaggio emanato dal governo generale del Tonchino in contrasto col decreto legge 12 dic. 1806, il quale non era stato esteso al Tonchino da alcun decreto; e la seconda, in data 10 maggio 1929 (*ibid.*, p. 327), dichiarava che anche se il governatore generale ha emanato un decreto applicando al Tonchino le regole della legge 1806, non avendo quel decreto altro che un valore regolamentare, il Governatore medesimo può con posteriori decreti emanare un regolamento di pilotaggio differente da quello del 1806.