

pilota senza il concorso del suo galleggiante. Si vuol, forse, falsare la *ratio del cit.* art. 4 e sovvertire l'intero sistema giuridico dell'assistenza in mare, gabellando come requisito essenziale di questa ciò che, in effetti, è invece un elemento di valutazione del compenso: cioè a dire, il pericolo corso dalla nave salvatrice? Non basta, dunque, che il salvatore abbia posto in grave rischio la sua vita, ma occorre ancora che vi abbia messo anche i suoi beni? Tutto questo è giuridicamente impossibile. Se l'art. 4 dice: « se non quando abbia reso *servizi eccezionali che non possono essere considerati come l'adempimento del contratto di rimorchio* », perchè non applicarlo anche al caso del pilota che abbia reso servizi eccezionali esorbitanti dall'adempimento del contratto di pilotaggio?

Prima di esser quel che oggi è, il testo della convenzione di Bruxelles sull'assistenza (1910), dal cui art. 4 il nostro legislatore ha tratto il correlativo surriferito articolo della legge del 1925, è stato in varie riprese diversamente redatto.

Il primitivo progetto, proposto alla Conferenza internaz. di dir. mar. tenuta ad Amburgo nel settembre del 1902, diceva all'art. 6: « *Le pilote et l'équipage du navire en péril n'ont droit à aucune rémunération, même pour services extraordinaires, tant que ceux-ci peuvent être considérés comme rentrant dans les limites de leurs contrats de services respectifs* ». Il successivo progetto (allegato al *Protocollo* del 25 febbraio 1905) non faceva menzione del pilota, pur conservando la medesima disposizione (art. 6) nei riguardi dell'equipaggio. Ma anche questo residuo spariva definitivamente dal testo della convenzione fin dal progetto annesso al *Protocollo* del 20 ottobre del 1905.

Alla soppressione di quell'articolo ha non di poco influito la viva opposizione ad esso manifestata, in seno alla Conferenza di Bruxelles (1^a sessione: 21-25 febbraio 1905), dal delegato italiano Prof. F. Berlingieri, che, fin dal 1900, nella sua relazione di risposta al questionario proposto dal *Comité Maritime International* alle associazioni nazionali in merito alla Conferenza tenuta a Parigi nell'ottobre di quell'anno, si era così espresso: « *Pour que les services rendus à un navire en*