

pilota là ove, pur la legge non prescrivendone l'uso, siano i capitani soliti a ricorrere ad esso, ovvero il suo aiuto sia dalla prudenza suggerito: il che va, naturalmente, inteso *grano salis*, perchè la colpa del capitano sarà evidente se, nè questi, nè persona dell'equipaggio, nè altra persona imbarcata siano, in certo modo, pratici del luogo ⁽³¹⁴⁾. Solo, perciò, quando le Ordinanze ne fanno l'obbligo, è allora il capitano tenuto a servirsi del pilota.

Il pilotaggio è obbligatorio ad Altona, Bremerhaven, Cuxhaven, Danzig, Friedrichstadt, Lübeck, Oldenburg, Rügenwalde, Stettino, Stralsunda, Tönning, Warnemünde Rostock, Wismar, Wolgast, ecc.

Sul concetto e sulla portata del pilotaggio obbligatorio parleremo più diffusamente nel secondo libro di questo lavoro. Per ora ci basta ricordare che l'art. 418 del progetto prussiano trasferiva al pilota la direzione effettiva della nave: ma esso venne respinto in prima lettura alla conferenza di Amburgo ⁽³¹⁵⁾. Tuttavia, tutte le Ordinanze vigenti fino ad alcuni anni fa, che prescrivevano il pilota obbligatorio, tranne alcune (quali, ad esempio, quelle di *Cuxhaven* del 20 dicembre 1838 e 5 maggio 1893, che facevano soltanto l'obbligo del pagamento della tassa di pilotaggio, come in Francia), gli attribuivano anche il comando reale della nave ⁽³¹⁶⁾.

D'altro canto, queste stesse Ordinanze accordavano al capitano la facoltà di sostituirsi al pilota obbligatorio tutte le volte che questi avesse dato segni manifesti d'incapacità o di ubriachezza ⁽³¹⁷⁾.

(314) *Entscheidungen des (Bundes) Reichs-Oberhandelsgerichts H. G.* XI, p. 331 e seg.; *Entsch. der Seeämter*, I, p. 189 e seg., 501, 503, 681.

(315) *Protok.*, IV, p. 1781-1786.

(316) V. Decisione del 6 marzo 1879 dell'autorità marittima di Rostock in *Entsch. der Seeämter*, I, p. 39 e 393. Cfr. *Entscheidungen des (Bundes) Reichs-Oberhandelsgerichts H. G.*, XV, p. 230. V. avanti § 236 segg.

(317) Tribunale superiore anseatico, 28 febbraio 1902, (*Rev. int. d. dr. mar.*, 1902-1903, p. 364): Ogni volta che, per la traversata di passaggi difficili, delle Ordinanze impongono la presenza a bordo di un pilota obbligatorio, il capitano è tenuto a rimettere interamente al pilota la condotta della nave e non può sotto alcun pretesto, anche se trova le manovre ordinate meno sicure e meno convenienti di quelle ch'egli avrebbe prescritte, intervenire nel comando della nave. L'interesse della sicurezza dei trasporti per mare e la necessità d'assicurare, a questo fine,