

339. - *La responsabilità del pilota in Belgio, Olanda, Norvegia e Germania.* — Nei porti del Belgio, Olanda e Norvegia è, da decenni, nobile consuetudine degli armatori ed assicuratori di non chiedere ai piloti il risarcimento dei danni loro cagionati, quantunque il diritto positivo ne dia loro pienamente il diritto.

Il medesimo costume vige nei porti tedeschi, a datare dal 1900, anno in cui è entrato in vigore il codice civile, benchè il § 823 di quest'ultimo assoggetti anche i piloti alla responsabilità per colpa Aquiliana. Le uniche eccezioni, verificatesi in Amburgo dal 1923, furono appunto i tre casi *Cocato*, *Laurenco Marques* ed *Inkum* (1998), ove i ricorrenti erano: un armatore inglese, il governo degli Stati Uniti, ed i proprietari di un battello dell'alta Elba impossibilitati ad ottenere risarcimento dalla nave responsabile dell'urto, appartenendo essa allo Stato portoghese (1999).

È da notare, inoltre, che la responsabilità del pilota, da sussidiaria, diventa principale, sotto le leggi che liberano l'armatore dal rispondere dei fatti di quello senza perciò farli risalire allo Stato; ad esempio, nei tre succitati casi: *Cocato*, *Laurenco Marques* ed *Inkum*.

Agli effetti dell'applicazione del § 823 del cod. civ. germanico, non ha rilievo la distinzione fra pilota obbligatorio e facoltativo, pilota consigliere e conduttore, queste essendo circostanze di fatto, che potranno tutt'al più influire per determinare se, accanto alla responsabilità aquiliana di cui al § 823 cod. civ., sussista anche quella contrattuale di cui al § 278 stesso codice, e per precisare, se ed infra quali limiti, alla colpa del pilota si accompagni una colpa del capitano (2000).

Per contro, è di considerevole rilievo la distinzione fra pi-

(1998) V. retro, § 323 seg.

(1999) Cfr. SCHRADER, *mon. cit.*, p. 732.

(2000) SCHRADER, *cit.*, p. 720; EHLERS, *loc. cit.*; SCHAPS, *Deutsche Seerecht*, 2ª ediz., n. 35 segg. sull'art. 737 cod. comm.