

gazione da diporto, a scopi militari e ad altri pubblici servizi statuali, ma anche a servizi ausiliari della marina mercantile (2), quali il rimorchio, il servizio interno dei porti ed il pilotaggio: attività, quest'ultima, di polizia marittima (3), svolta sotto la

stinate alla navigazione, di cui agli articoli 474 e 484 del codice di commercio, comprendono anche quelle destinate alla navigazione *mediata*, e precisamente: i battelli dei piloti e da salvataggio ed i rimorchiatori. *Contra*: SCHRÖDER, nel Manuale dell'Endemann, vol. IV, p. 253 e nella *Zeitschrift del Goldschmidt*, vol. XXXII, p. 82 e segg. Cfr. su questo punto, SIEVEKING, *Das deutsche Seerecht*, Hamburg, 1907, § 4, pag. 7; LEHMANN, in *Encyklopädie d. Rechtswiss.*, v. Birkmeyer, Berlin, 1901, p. 670; PAPPENHEIM, *Handbuch des Handelsrecht*, vol. II, Leipzig, 1906, p. 7; GAREIS u. FUCHSBERGER, *Komm. zum Handelsgesetzbuch*, Berlin, 1891, art. 434; BRUNETTI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, in *Commentario al codice di commercio*, vol. VI, Milano, 1920, pag. 23, n. 12.

Scrive in proposito il PIPIA (*Tratt. di dir. mar.*, 2^a ediz., 1922, vol. I, pag. 76, *nota*): « Non disciplinando la legge commerciale tedesca tutte le navi che sono destinate alla navigazione, ma solo quelle che servono per esercitare il commercio di navigazione marittima, vi sfuggono non solo le navi da guerra, *ma anche i battelli dei piloti*, e quelle destinate dai loro proprietari esclusivamente a scopi scientifici ». Osserviamo contro che, per la legge dell'Impero d. 22, VI. 99, art. 1, 26, 26-a, appartengono alle navi della marina mercantile anche quelle adibite al servizio del pilotaggio. In tal senso, cfr. COSACK, *Lehrbuch des Handelsrechts*, traduzione francese della 7^a ed., Paris, 1904, Edit. Giard et Brière, I, p. 230.

De iure condendo, la definizione di *nave* nel diritto italiano è data dal progetto (1931) di codice marittimo (art. 38).

(2) VIDARI, *Il diritto marittimo italiano*, Milano, 1892, I, p. 170, 181, 182. Il BERLINGIERI F. (*Dir. Mar.*, 1923, p. 77) definisce i battelli piloti, quali navi destinate all'esercizio dell'attività sociale dello Stato.

Per il diritto tedesco le imprese di pilotaggio sono imprese accessorie alla navigazione. V. avanti § 68.

(3) Anche presso gli antichissimi popoli: fenici, cartaginesi, egiziani, non era trascurata la polizia delle coste (v. HEROD, *Hist.*, lib. IV, 103). Il PARDESSUS (*Collection des lois maritimes*, Paris, 1828, p. 34) parla di disposizioni penali emesse nell'interesse della navigazione nell'antica Grecia. Norme di polizia delle spiagge si trovano nel *Digesto* (l. 2, § 8, e l. 3 e 4, *Dig.*, XVIII, 8, *ne quid in loco publico*). La sicurezza del territorio marittimo e la sorveglianza delle coste formano oggetto di alcune regole contenute nel codice Giustiniano (*Cod.* lib. XI, tit. 4 *ne quid oneri publico*) e nel codice Teodosiano (*Cod. Theodos.*, lib. XIII, tit. 8 e 26 *de nautis tiberinis*; *Id.*, lib. VII, tit. 16 e lib. IX *de poenis*). La polizia marittima ebbe uno sviluppo quasi completo negli Statuti di Ancona del 1387. Cfr. A. RAVIZZA in *Digesto Italiano*, 18, voce « *Polizia marittima* ». Oggi che le linee