

n. 417 e ratificate il 10 ottobre 1929 (*Gazz. Uff.* 12 aprile 1929, n. 86); f) gli accordi contenuti nei trattati di commercio e di navigazione.

Aggiungiamo che, agli effetti del pilotaggio delle navi, i rapporti fra noleggianti e caricatori sono spesso retti da speciali clausole inserite nelle polizze di carico.

## CAPITOLO II.

### L'organizzazione del pilotaggio.

#### *Sezione I. — Costituzione dei Corpi dei piloti.*

**118.** - *Disposizioni generali.* — Dispone il già citato art. 192, I comma, cod. mar. merc.: « In ciascuno dei porti, stretti o canali ed altri siti di ancoraggio, in cui ne fosse riconosciuta la convenienza, sarà stabilito un corpo di piloti pratici pel servizio delle navi ». La disposizione è completata dall'art. 1, I comma, del Regolamento <sup>(568)</sup>, per il quale: « *Me-* « *diante decreto reale, su proposta del Ministro delle Comuni-* « *cazioni* <sup>(569)</sup>, sentito il Consiglio superiore della Marina Mer-

(568) Tutte le volte che adoperiamo il termine « *Regolamento* », senz'altra aggiunta, intendiamo riferirci al vigente regolamento generale sui piloti del Regno del 29 aprile 1926, n. 778.

(569) Anche per l'art. 1 dell'abrogato regolamento 7 maggio 1914, n. 447, i corpi si istituivano mediante decreto Reale, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, ma su proposta del Ministro della Marina. Ricordiamo in proposito che l'amministrazione della Marina mercantile, trasferita con decreto luog. 22 giugno 1916, n. 1044, dal Ministero della Marina a quello dei trasporti marittimi e ferroviari, e da questo al Sottosegretariato di Stato del Ministero dell'Industria e Commercio (RR. DD. 21 marzo 1920, n. 304; 25 marzo 1920, n. 381), per effetto dei RR. DD. LL. 1 marzo 1922, n. 231, e 16 novembre 1922, n. 1459, tornò al Ministero della marina, assumendovi posizione autonoma mercè l'istituzione del Commissariato per i servizi della Marina Mercantile, il quale,