

Come altrove, anche nei piloti tedeschi si richiedono dalle leggi e dai regolamenti dei requisiti di perizia e di sicurezza. Se essi imprudentemente trascurano di conformarvisi, non sfuggono ai rigori dei provvedimenti repressivi (346).

Quanto ai rapporti fra nave e pilota regna vivo dibattito, alcuni giudicandoli di natura contrattuale, altri intravedendone l'esercizio di un potere pubblico, ed altri ancora scorrendo una relazione di contratto o quasi contratto soltanto fra Stato ed armatore (347). La questione è, perciò, intimamente collegata al fatto se il pilota sia o no obbligatorio, assuma o no il comando della nave, abbia o no il salario il carattere di un pubblico tributo (348). La controversia ha, naturalmente, sensibili ripercussioni sulla dibattuta materia della responsabilità.

Il pilota, che assume l'effettivo comando della nave, ha dei poteri molto estesi nel campo tecnico delle operazioni navigatorie; ma il suo imperio può anche assumere una forma più energica, sì da costituirlo arbitro del carico, avendo egli, nei casi di pericolo, la facoltà di ordinare il getto (349): provve-

in marcia per mantenere la distanza dal detto battello, occupato ad issare a bordo il canotto che aveva condotto il pilota e, perciò, impossibilitato ad allontanarsi. (*Hanseatische Gerichtszeitung*, 1925, n. 49).

(346) Tribunale marittimo d'Amburgo, 21 aprile 1921: « I piloti sono obbligati a tenersi al corrente delle notizie sulle vie di navigazione e ad informarsi dei relativi mutamenti di segnali e sono responsabili delle conseguenze di tale ignoranza ». (*Dir. mar.*, 1923, genn.-febb., p. 67).

È particolarmente significativo quanto ha deciso in data 15 novembre 1929 l'Ufficio marittimo di Amburgo, il quale chiamato a pronunziarsi sulla responsabilità di un pilota a proposito dell'incaglio della nave inglese *Pass of Ballater* nell'estuario dell'Elba il 10 maggio 1929, ritenne che, il pilota non è soltanto responsabile degli interessi della nave con la quale ha trattato, ma rappresenta anche gli interessi generali della navigazione; di conseguenza, egli commette una colpa accettando di prestare i suoi servizi ad una nave che navighi in una densa nebbia, creando così un rischio per la sicurezza generale della navigazione. *Hanseatische R. G. Z.*, B, 1929, 117.

(347) V. avanti § § 322 segg.

(348) A. RAMELLA in nota alla citata sentenza del *Reichsgericht*, 2 luglio 1927, in *Dir. Mar.*, 1927, p. 508.

(349) *Prot. ....*, VI, p. 2684 e seg., VIII, p. 4078; Cfr. LEWIS, *op. cit.*, vol. II, p. 351.