

re (equivale all'armatore marittimo) per i fatti del pilota obbligatorio, in aperto contrasto con la convenzione di Ginevra del 9 dicembre 1930 sull'unificazione di alcune regole in materia d'abbordaggio nella navigazione interna, il cui art. 3 ripete l'identico principio contenuto nell'art. 5 della convenzione del 1910 sugli urti in mare.

Una regola particolare alla navigazione interna è quella secondo cui il battelliere è responsabile dei fatti del pilota facoltativo, benchè questo non appartenga all'equipaggio (1809).

Prima della legge sulla navigazione interna, ogni questione riguardante la responsabilità del battelliere per le colpe non contrattuali del capitano, del pilota o dei marinai, era risolta in maniera diversa, secondo le prescrizioni degli Stati particolari: così la responsabilità sul Weser differiva da quella sull'Oder; sulla metà destra del Reno, ad Ehrenbreitstein (diritto comune), era diversa che sulla metà sinistra (diritto francese) (1810).

È ancora da notare che, per l'art. 20 e segg. della legge sulla navigazione interna, le relazioni dirette fra il battelliere e l'equipaggio non sono disciplinate dal diritto marittimo, ma dalle regole del codice industriale con alcune norme particolari.

**314. - Continuazione.** — Data la formulazione dell'articolo 737, si ritiene comunemente che la disposizione si presti a dei limiti d'applicazione tali da renderne l'efficacia quasi nulla <sup>(1811)</sup>. Si dice, infatti:

1°) l'art. 737 va applicato soltanto dove il pilotaggio è obbligatorio non nel senso di pagarne i diritti, ma in quello di affidare la direzione delle navi al pilota imposto dalla legge <sup>(1812)</sup>.

(1809) Reichsgericht, 20, p. 87. Cfr. Boyens, in *Zeitsch. f. H. R.*, 50, p. 73; Cosack, *op. cit.*, I, p. 264.

(1810) Cfr. Cosack, *cit.*, p. 265.

(1811) F. BERLINGIERI, *loc. cit.*; BEAUCHET, *Du dommage provenant de l'abordage des navires dans le droit allemand, mon cit.*, p. 191, 192; nota a Corte di Sessione (Scozia) 17-1-1924, *loc. cit.*

(1812) SIEVEKING, *Das deutsche Seerecht, cit.*, nota 18; Trib. Super. Ansest., 28-2-1902, *Autran*, 1902 n. 47; idem, 17-4-1907, *ibid.*, 1907, n. 73; HAEKEL, *Riv. del Goldschmidt*, 52, 189; BOYENS, *Deutsches Seerecht*, I, 156; *Schiffahrtszeitung*,