

come in Inghilterra [*Act* 1854, art. 355 ⁽⁹⁸¹⁾, *Merchant Shipping Act* 1894, art. 598 e 603, *Pilotage Act* 1913, art. 11 ⁽⁹⁸²⁾], in Brasile (art. 507), in Italia (art. 423, cod. mar. merc.) ⁽⁹⁸³⁾.

Posto ciò, non si può negare che, se l'art. 2 della legge francese del 1928 somiglia molto ad un'imposta, d'altro lato non si discosta di tanto dalla sanzione di una pena pecuniaria. Quest'articolo non dice che ogni nave che entra in un porto *deve* una tassa di pilotaggio ⁽⁹⁸⁴⁾, come deve la tassa di ancoraggio, di sanità, di faro, ecc.; esso, invece, dice che ogni nave che entra in porto *deve adoperare il pilota* e se non l'adopera è tenuta a pagarlo egualmente. L'obbligo principale è, dunque, quello di servirsi del pilota: il pagar questo senza essersene servito è un mezzo come un altro per costringere i capitani ad ottemperare a quell'obbligo. D'altro canto, non sapremmo come accostare tali mercedi senza corrispettivo al concetto di *tassa*, non essendo questa che il prezzo, più o meno equo, di un servizio reso dallo Stato o da enti parastatali, come, ad esempio, le tasse postali; non rimarrebbe, pertanto, che avvicinarle ad un'imposta, con quanta stranezza ognuno comprende, trattandosi di servizi *divisibili*, di costo individuale calcolabile. Del resto, da un punto di vista generale, il concetto di tassa non è estraneo neanche alle mercedi che si pagano ai piloti dove il pilotaggio è facoltativo, essendo queste delle imposizioni spe-

tualmente anche con la sospensione dai gradi marittimi o dalla professione fino ad un anno, chiunque trasgredisca le disposizioni di polizia dei porti e non obbedisca agli ordini dell'autorità maritt. locale. È opportuno ricordare che in nessun caso ricorrono le disposizioni contenute negli art. 304 e 311 del cod. penale (art. 423, 425, 428 cod. pen. 1931). Cfr. Appello Venezia (sez. penale), 22 ottobre 1926, in *Dir. Mar.*, 1927, p. 183; A. MARCHERI, *Sanzioni e giurisdizione penale in caso di urto di navi in alto mare*, *ibid.*, 1930, p. 591.

(981) Corte di polizia di Bristol 14 maggio 1885, *AUTRAN*, 1885-86, p. 166.

(982) Alta Corte di Giustizia, 14 aprile 1926, *Lloyd's List Law Reports*, XXV, 26. V. retro § 82.

(983) Cfr. art. 1, n. 3 delle disposizioni di coordinamento del codice penale vigente.

(984) Come, ad esempio, in Norvegia, ove i diritti di pilotaggio hanno, fin dal 1720, carattere esclusivamente fiscale, salvo nelle località ove l'uso del pilota è imposto alle navi da guerra estere (v. retro, § 73).