dello Stato, fu, come doveva esserlo, recisamente respinta. Naturalmente, anche in Inghilterra, dove il *Pilotage Act* del 1913, ispirato alle soluzioni internazionali, recita all'art. 19 che « il rilascio o la rinnovazione di una licenza di pilota fatti dalle autorità di pilotaggio conformemente ai poteri che loro derivano dal presente *Act*, non porta seco alcuna responsabilità per queste Autorità a cagione dei danni causati da un atto o da una negligenza del pilota », la questione non può più esser posta; essa, del resto, non poteva esserlo seriamente anche prima, nonostante l'eccezione d'irresponsabilità dell'armatore, non esplicando il pilota alcuna mansione pubblica, ed essendo l'obbligo di prestar cauzione, a lui imposto anche allora (art. 372, 373 del *Merchant Shipping Act*), la prova più eloquente di non voler pervenire più in là (1880).

Tuttavia, il Laurin, pur riconoscendolo un assurdo, affermava che il sistema anglo-tedesco dell'irresponsabilità dell'armatore, per i fatti del pilota obblig., doveva necessariamente sfociare nella responsabilità dello Stato come tipo assicuratore (1881). « In conclusione — egli vigorosamente scriveva (1882) — le disposizioni legislative del *Merchant Shipping Act* e del Codice di commercio tedesco costituiscono una garanzia reale in favore degli armatori marittimi. Ora, in questa garanzia, vediamo bene l'assicurato: è il beneficiario dell'irresponsabilità, ma non vediamo l'assicuratore. Tali non possono essere i terzi, caricatori o altri, perchè lo Stato non ha il diritto di obbligarsi per essi, e soprattutto senza alcun vantaggio in com-

---

(1879) Rapporto dell'Associazione belga, in *Bulletin du Comité Maritime International*, n. 2, p. 12.

(1880) LAURIN, *mon. cit.*, p. 554; Autran, *op. cit.*, p. 424; *Dudman v. Brown et Dublin Port et Docks Board*, I, *Rep.*, 7 C. L. 518. In alcune circostanze speciali l'autorità del porto fu, in Scozia, dichiarata responsabile: *Holman v. Irvine Harbour Trustees*, 4 Sess. Cas. 4 th. ser. 106. L'irresponsabilità dell'Amministrazione pubblica è espressamente sancita dall'art. 113 del *Dundee Harbour and Tay Ferries Consolidation Act* del 1911. Questa disposizione non esclude, com'è logico, la responsabilità dell'Amministrazione pubblica che ha omesso di organizzare in modo efficiente il servizio di pilotaggio secondo le norme di legge. In tale senso: Camera dei Lords, 24-1-1922, *Dor*, XXXIV, p. 281.

(1881) V. retro, § 305.

(1882) LAURIN, *loc. cit.*