

navi non soggette allo stesso obbligo: trattamento tanto più iniquo per questi ultimi, quanto più si pensi che, adoperando essi il pilota a garanzia della sicurezza delle proprie e delle altre navi, proprio ove i rischi non sono gravi, questa loro maggiore prudenza sarebbe, in ogni caso, una buona ragione, non già per gravarli di un onore, ma per favorirli con un premio.

**317. - Rimedi proposti.** — Ad ovviare a questa situazione anormale e satura d'inconvenienti, l'Hill (1849), ancor prima del *Pilotage Act* del 1913, aveva proposto l'uno o l'altro dei seguenti rimedi: 1°) Rendere generale l'obbligo del pilotaggio. 2°) Sopprimerlo interamente. 3°) Mantenere l'obbligo dove esisteva, abolendo esplicitamente l'eccezione dell'irresponsabilità dell'armatore. 4°) Spogliare il pilota obbligatorio del comando della nave, conferendolo al capitano.

L'Hill non si nascondeva, però, le gravi opposizioni che i suoi sistemi avrebbe potuto sollevare. Al primo di essi si sarebbe opposta gran parte degli interessati nel traffico portuale, comprese le autorità, affatto propense ad introdurre innovazioni in un istituto ormai ben radicato. Il secondo avrebbe incontrato una fiera ostilità nella stessa classe dei piloti, non rassegnata a lasciarsi spogliare di una quota non indifferente di proventi. Il terzo sarebbe stato combattuto dagli armatori, poco disposti a sottostare ad un obbligo produttivo di responsabilità. L'ultimo rimedio, invece, sembrava all'Hill di migliore attuazione, poichè, essendo per lui la questione del comando la chiave di volta della materia, esso avrebbe colpito il male alla sua radice, ponendo contemporaneamente la legislazione inglese nella scia del più diffuso sistema francese.

Si può oggi dire che il tempo abbia realizzato questi propositi? Il fatto che l'art. 15 del *Pilotage Act* del 1913 si sia ispirato all'art. 5 della convenzione di Bruxelles del 1910, alla cui compilazione ha validamente contribuito l'idea largamente

---

(1849) G. HILL, *mon. cit.*