derli a spese dei mercanti. Il capitano che vi contravviene è tenuto al risarcimento dei danni ⁽⁷⁰⁾.

Tale, nel Medio Evo ⁽⁷¹⁾, lo stato della legislazione sul pilota pratico.

CAPITOLO III.

Caratteri delle norme antiche e medioevali sul pilotaggio.

22. — Prima d'intrattenerci sull'Ordinanza francese del 2 agosto 1681 che, insieme con quella del 1673 relativa al commercio terrestre, costituisce il punto di partenza della odierna codificazione del diritto commerciale, crediamo utile far cenno di alcune considerazioni di carattere generale sulle norme storiche fin qui passate in rassegna. Diciamo, perciò, subito che il loro esame ha principalmente su tre punti fermato la nostra attenzione: a) obbligo del pilota; b) spese di pilotaggio; c) sanzioni penali.

23. - *Pilotaggio obbligatorio.* — Ad a) Il pilotaggio obbligatorio è il risultato della prima fase del progressivo sviluppo assunto da uno stato di fatto, l'uso dei piloti pratici, che, creato dalla prudenza dei naviganti, fu dal legislatore elevato a regola imperativa di diritto, validamente difesa da sanzioni, in un pri-

(70) Questo articolo è integralmente riprodotto dall'articolo XXIII, cap. III, del codice danese di Cristiano V del 1683.

(71) Anche i popoli barbari sentirono la necessità dei piloti pratici. Ne troviamo la conferma in un documento della prima metà del secolo XVI, fatto conoscere dall'HUGUES, *Giornale di viaggio di un pilota genovese addetto alla spedizione di Ferdinando Magellano*. Vi si dice chiaramente che, ucciso quel navigatore nel 1521 in un conflitto con gli indigeni nell'isola di Matan, i cristiani si servirono di piloti pratici locali per portarsi a Borneo e poi alle Molucche.