

La sua vita è un anacronismo; il suo apparante rigoglio, un artificio sorretto da un fascio di interessi deplorabili. Questa istituzione, passata in processo di tempo per tre fasi diverse, perdette attraverso di esse tutta la nobiltà della sua origine. Sorta a proteggere validamente gli interessi della navigazione, visse gloriosamente nel *Consolato del mare*, nei recessi di Lubeca, nelle Ordinanze dei Paesi Bassi, nei codici di Danimarca e di Svezia ⁽⁹⁵⁵⁾. Dopo l'Ordinanza di Colbert, passò a servire gli interessi dei piloti, che lo Stato aveva riunito in enti parastatali, ma si era rifiutato di finanziare, provvedendovi con l'allargare ovunque il pilotaggio obbligatorio ⁽⁹⁵⁶⁾, in modo che alla vita di ogni corpo, fosse o no necessario, provvedessero le casse armatoriali. In una terza fase, l'ultima, che è quella moderna, essa è divenuta un'arma offensiva nelle mani dei Governi protezionisti, sia per vessare dei commerci interni che per ostacolare la navigazione straniera, sostituendo le tariffe di pilotaggio alle barriere doganali ⁽⁹⁵⁷⁾.

Nel fatto, le mercedi che si pagano ai piloti obbligatori non sono più, fuorchè di rado, il corrispettivo di un servizio prestato, sia perchè questo, anche quando è reso, è spesso di nessuna utilità per la stessa natura dei luoghi, sia perchè, quando non è reso, è giocoforza pagarlo, o sotto forma di una mercede ordinaria (come in Francia, negli Stati Uniti ecc.), o sotto l'aspetto di un'indennità (come in Inghilterra ecc.). Esse non fanno che mascherare una tassa ingiustificata e costituiscono uno dei mezzi adoperati dal nazionalismo ultraspinoso per distruggere

(955) Vedi retro § 14 e segg.

(956) Ricordiamo le proteste elevate dai proprietari di *schooner* e barconi e dalla camera di commercio di Wilmington contro le leggi della Carolina del Nord che impongono l'uso del pilota anche alle navi di cabotaggio al solo fine di rendere possibile il mantenimento delle locali associazioni dei piloti (cfr. Grosvenor, *op. cit.*, p. 64).

(957) Dispone l'art. 12, n. 7 del decreto francese 2 maggio 1930 (*J. O.* 3 maggio 1930), modificante le tariffe di pilotaggio della stazione dell'Havre: « Ogni rimorchiatore *straniero* rimorchiante una nave o un battello è tenuto a « prendere un pilota indipendentemente da quello preso dalla nave rimorchiata, e spetta al pilota del rimorchiatore un salario uguale al terzo del pilotaggio pagato alla nave o battello rimorchiato ».