

stesso interesse di ognuno, a danno dei meno capaci, sarebbe sempre preferibile, pur producendo degli incagli nel movimento delle navi, ad un'eccedenza di piloti inesperti, e per ciò nocivi al commercio marittimo. Tuttavia, poichè non è escluso che il Corpo dei piloti possa abusare dei poteri concessigli, la sua votazione non ha che valore consultivo, che solo l'approvazione del Comandante del Compartimento potrà trasformare in deliberativo. Però, contro la decisione di questo, è ammesso ricorso al Ministro, potendo il Corpo dei piloti rimanare offeso nei propri interessi da un provvedimento emanato in opposizione al suo voto dal Comandante del Compartimento.

125. - *Raffronti tra il vigente e gli abrogati regolamenti.* — Il meccanismo del reclutamento, così come appare dal Regolamento, non è che il risultato di successive modifiche apportate alla sua struttura fin dall'entrata in vigore del Regol. per l'esec. del Cod. per la mar. merc. Sono fra i punti maggiormente assoggettati ai continui lavori riformativi: i requisiti di età, di cultura e di pratica, la procedura dei concorsi, la condizione degli aspiranti, quella dei dichiarati idonei in eccedenza ai posti messi a concorso. Infatti, per ciò che concerne l'età, i vari regolamenti hanno oscillato da un minimo di 25 a 30 anni, ad un massimo di 40 a 55 (601).

---

(601) Per essere ammessi agli esami, i due regolamenti del 1873 e del 1879 richiedevano un'età dai 24 ai 55 anni e 3 anni di navigazione (art. 936). Il regol. del 1895, lasciando invariato il minimo d'età, ne ridusse il massimo a 45 anni e richiese 5 anni di navigazione a partire dal 16° anno di età (art. 3). Nel regolamento del 1914 l'età minima viene portata a 30 anni, e quella massima ridotta a 40. Gli anni di navigazione salgono di colpo a 10, ed è in facoltà del Ministero, « tenuto conto dell'importanza del movimento di navigazione locale, di « richiedere il possesso della patente di capitano di lungo corso con un periodo « di 4 anni almeno al comando o in qualità di ufficiale di bordo in servizio di « coperta su navi mercantili nazionali » (art. 2). Dato il suo esagerato rigore, questa norma è da considerarsi piuttosto come un provvedimento affrettato, emanato dal legislatore in vista dei progressi raggiunti dalla navigazione durante il ventennio 1895-1914. Il regolamento del 1923 prescrisse, infine, quell'età dai 28 anni ai 40 che è rimasta nel regolamento del 1926, e richiese 3 anni di navigazione, di cui almeno metà su navi nazionali per i porti di II categoria, e per i porti di I categoria la patente di capitano di lungo corso e 4 anni di navigazione