

si opposta è sostenuta in dottrina dallo Schaps (1908), dal Sebba (1909), dal Wüstendörfer (1910).

326. - *Rapporti fra nave, Stato e pilota.* — Una prima importantissima conseguenza, cui inevitabilmente conduce l'opinione dello Schrader — cioè il ritenere l'attività di pilotaggio come obbligo di servizio — è l'esclusione di un rapporto contrattuale privato, non solo fra nave e pilota come vedemmo, ma ancora fra la nave e lo Stato di Amburgo (1911). Su questo punto, tanto interessante, egli scrive:

« Fallita la possibilità di un contratto privatistico fra nave e pilota, sembra escluso che lo Stato d'Amburgo stipuli un contratto privato con le navi (le quali accettano un invito loro fatto col § 5 della legge del porto, al di fuori di un'offerta contrattuale mediante la chiamata di un pilota). L'accettazione dell'offerta potrebbe esser vista in ciò, che il pilota di porto im-

---

*l'Hamburgischen Correspondenten*, N. 279 del 17 giugno 1928, la relazione della deputazione del movimento del porto, sulla seduta del 10 maggio 1928 del Consiglio Comunale d'Amburgo.

(1908) SCHAPS, *Das deutsche Seerecht*, II ediz., sul § 787 cod. comm., nota 4. A sostegno della sua opinione egli cita: il Trib. Sup. Anseat. (*Hans. G. Z. B.*, 1907, n. 43), il quale si riferisce ai piloti di Cuxhaven, che, però, non sono impiegati; il Trib. Super. di Rostock (*Mecklenburgische Zeitschrift für Rechtspflege und Rechtswissenschaft*, 1907, n. 6, p. 22 seg.), che tratta bensì dei piloti funzionari obbligatori di Rostock, ma prima della legge sulla respons. dello Stato per i funzionari statuali, e riguarda inoltre la questione se il pilota obblig. funzionario rappresenti (nel senso privatistico) l'armatore o la propria Corporazione.

(1909) SEBBA, citato in SCHAPS, *Seerecht*, II ediz., II vol., 1929, p. 750, nota II sul § 5 della legge del porto d'Amburgo, per il quale fra il pilota e la nave verrebbe stipulato un contratto privato.

(1910) WÜSTENDÖRFER, in *Hand f. Handelsr.*, VII, 2, p. 695.

(1911) La mancanza di rapporti contrattuali fra il Reich ed i proprietari delle navi pilotate è stata anche affermata dal Trib. Imp. con sentenza 13 ottobre 1925 (*Entscheidungen des Reichsgerichts*, III, 375) per il Kaiser-Wilhelm-Kanal; per il motivo che il carattere di utilità pubblica di questo canale non è venuto meno in forza dell'art. 380 seg. del Trattato di Versailles, e perciò il Reich non può incorrere che nella sola responsabilità *ex delicto*.