

di assicurare i piloti obbligatori spetti allo Stato, alle corporazioni o agli armatori ⁽⁹⁴⁹⁾. A ciò si aggiungano tutti gli effetti sorgenti dalla violazione delle leggi che impongono l'uso dei piloti e le odiose prerogative delle menzionate franchigie, e si avranno motivi più che sufficienti per ritenere che non a torto il pilotaggio obbligatorio è stato abolito in Amburgo ⁽⁹⁵⁰⁾, e che ben a ragione per l'abolizione totale si pronunziarono all'unanimità i giureconsulti tedeschi, alla conferenza di Amburgo del 1923 ⁽⁹⁵¹⁾.

In proposito il Laurent ⁽⁹⁵²⁾, dopo aver efficacemente criticate le istituzioni inglesi in materia di pilotaggio obbligatorio, finiva col dichiarare che anche la legislazione francese era un assurdo, perchè, mentre da un lato lasciava sussistere la responsabilità dell'armatore per le colpe del pilota, d'altra parte gl'impondeva, sotto forma di diritti di pilotaggio, un premio d'assicurazione che non lo garantiva da alcuna specie di rischio. Ad ovviare a siffatte anomalie, egli proponeva la soppressione del pilotaggio obbligatorio, anche dal punto di vista del pagamento dei diritti, o, quanto meno, se con ciò si temesse di disorganizzare bruscamente un'istituzione tanto benemerita, di accordare ampiamente agli armatori quelle franchigie rese necessarie dai casi in cui l'imposta di pilotaggio più non rispondesse ad alcuna reale utilità. Infine, come chiusa al lavoro e conclusione al suo dire, testualmente scriveva che: « Senza dubbio delle resistenze, e ciò che è più degno d'attenzione, delle sofferenze, possono prodursi in seguito a questa trasformazione. Ciò non è però una ragione per arrestarsi sulla via del progresso; bisogna solamente, nell'interesse di tutti e perchè il bene si faccia per il bene, introdurre la riforma ».

Con pari veemenza e vigore di concetti l'Hill ⁽⁹⁵³⁾ pro-

(949) Tutti questi problemi sono trattati nei capitoli che seguono.

(950) Per i medesimi motivi l'amministrazione del canale Kaiser Wilhelm, pur senza abolire l'obbligo del pilotaggio, spogliò i piloti del canale del carattere d'impiegati e li rese liberi professionisti. Cfr. EHLERS, *mon. cit.*

(951) V. retro § 67.

(952) LAURENT, *Della responsabilità del capitano in caso d'abbordaggio, quando si trova un pilota a bordo*, in *Autran*, 1885-86, p. 554 segg.

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