

Furnes ⁽²¹⁵⁾ ricusò perfino l'applicazione dei principi di diritto civile specialmente in materia di responsabilità; benchè, ancora, il pilota sia un funzionario dello Stato, tuttavia non è ammesso contro di questo ricorso alcuno per le colpe del primo. Anzi, le stesse testimonianze del pilota non godono di quella presunzione di verità che è nelle attestazioni di un pubblico ufficiale; la Corte d'appello di Bruxelles, 4 luglio 1929, dichiarò senza importanza, insufficiente, gratuita ed interessata l'affermazione del pilota che il capitano si fosse rifiutato d'intervenire nella direzione della nave, allorchè nessuna colpa di manovra si era rilevata contro di questo ⁽²¹⁶⁾.

Nel Belgio, come in Francia, vige, infatti, il principio della responsabilità personale dell'armatore per le colpe del pilota anche obbligatorio. Ciò è espressamente dichiarato dall'art. 251 della legge del 10 febbraio 1908, modificato dalla legge 12 agosto 1911 che ha introdotto nella legislazione nazionale le disposizioni della convenzione di Bruxelles del 1910 sull'urto e l'assistenza ⁽²¹⁷⁾.

Per quanto riguarda le sanzioni penali, l'art. 67 della legge del 5 giugno 1928 ⁽²¹⁸⁾, che modifica il codice disciplinare e penale per la marina mercantile e la pesca marittima, estende al capitano o pilota incaricato della condotta di una nave che dolosamente avrà incagliata, distrutta e perduta, ovvero gravemente danneggiata, le pene previste dagli articoli 510 - 514, 518, del cod. pen. secondo le distinzioni stabilite.

Aggiungiamo, di passata, che proprio nel Belgio si costituì nel 1897 il *Comité Maritime International*, poderoso strumento d'unificazione del diritto marittimo, al quale sono dovute parecchie convenzioni internazionali.

(215) Trib. Fournes 30 luglio 1887, *Autran*, 1887-88, pag. 477.

(216) Appello Bruxelles 4 luglio 1929, *Jurisprudence du Port d'Anvers*, 1929, 159.

(217) In tema di responsabilità riparleremo estesamente più avanti.

(218) *Moniteur belge*, 26 luglio 1928, p. 3341.