

Fra i più dannosi effetti che quest'ultima ha prodotto, il più grave è quello d'essere stata presa per modello dai posteriori trattati. Citiamo, come esempio, la convenzione di commercio fra la Francia e l'Estonia, firmata a Parigi il 15 marzo 1929 (930), il cui art. 28 dispone che il pilotaggio rimane esclusivamente sottoposto alle leggi particolari dei due Stati, ma ciascuna delle due parti contraenti può esentare dall'obbligo del pilotaggio quelli dei propri nazionali che posseggono requisiti tecnici determinati.

In verità, l'uso di concedere una licenza di pilota ad alcuni capitani, ad esclusione di quelli stranieri che pur presentassero i medesimi requisiti, era una pratica invalsa in parecchi paesi, prima ancora che avesse vita la citata Convenzione sui porti (931). Ricordiamo in proposito il *Pilotage Bill* del 1897, il *Merchant Shipping Act* del 1906 (art. 73), e presentemente il *Pilotage Act* del 1913 (sect. 23 e 24), che formalmente riserva il brevetto di pilota ai soli capitani inglesi. Disposizioni siffatte, oltre a riuscire particolarmente antipatiche, perchè vigenti in una Nazione che, avendo il dominio dei mari, non avrebbe bisogno di ricorrere a tali espedienti per garantire la propria sicurezza, sono una violazione indiretta della convenzione franco-inglese del 28 febbraio 1882 e, come tali, hanno suscitato nel mondo marittimo una viva emozione (932).

L'anzidetto ci porge il destro di richiamare i governanti, con quella poca forza che alla nostra voce è consentita, ad un maggiore rispetto degli impegni e delle idealità umane, ed alla necessità della loro onesta applicazione, senza di che rimarrà pur sempre una chimera ogni pacifica collaborazione fra i popoli. Quale monito e quanto insegnamento troviamo in proposito nelle preziose parole che Antonio Scialoja scriveva nel suo magistrale trattato sul sistema del diritto della navigazione: « Come conseguenza essenzialmente internazionale del traffi-

(930) *Journ. Off.*, 29 maggio 1929, p. 5954.

(931) Questa ha avuto il torto di codificarlo internazionalmente.

(932) Cfr. P. GOVARE, *Le pilotage obligatoire des navires français en Angleterre* (*Rev. de droit int. privé*, 1909, p. 737); RIPERT, *op. cit.* I, p. 935.