

ne. Questa responsabilità è stata negata dal Tribunale Superiore Anseatico nel caso *Inkum*, per i due seguenti fondamentali motivi: 1° perchè la prestazione di pilotaggio, *pur rientrando negli obblighi d'ufficio dei piloti impiegati*, non costituisce esercizio del potere pubblico (1916); 2° perchè il pilotaggio non è mansione che non possa esser esplicata da qualsiasi persona pratica anche se non investita dei poteri sovrani.

Ad 1°) In tanto potremo conoscere l'intera portata della motivazione, in quanto si riesca a sapere che cosa s'intenda per *esercizio del potere pubblico*, ai sensi dell'art. 131 della Costituzione dell'Impero.

Or, questa legge (11 agosto 1919), come anche quella d'Amburgo dell'8 gennaio 1928 (1917), è, come si sa, modellata su quella prussiana del 1° agosto 1909, e quindi, sulla legge del Reich del 22 maggio 1910 (1918). Ed, appunto, nella discussione della legge prussiana, il Ministro della Giustizia dichiarò che, solo allora il potere pubblico sarebbe esercitato, quando sussistesse il pilotaggio obbligatorio. Un identico concetto fu espresso, per il pilotaggio obbligatorio fra Stettino e Swinemünde (1919), dalla Corte Suprema (Vol. 96, pag. 166), la quale, in seguito, precisò (Affari civili, Vol. 86, p. 120 segg., Vol. 94, p. 27) che, per esercizio del potere pubblico, secondo la legge del Reich del 1910, deve intendere, non soltanto l'applicazione della forza coercitiva dello Stato nei confronti del singolo, ma, ancora, l'esplicazione di privati interessi statuali. È precisamente quest'ultima opinione che indusse l'amministrazione del Kaiser-Wilhelm-Kanal a spogliare i propri piloti del carattere d'impiegati, per preservare lo Stato da ogni responsabilità per le loro colpe, conservando il pilotaggio ob-

---

(1916) Che l'attività di pilotaggio non sia esercizio del potere pubblico è riconosciuto dalla giurisprudenza, anche nei casi *Cocato* e *Laurenco Marques*.

(1917) Il § 27 di questa legge è conforme all'art. 131 della Costituzione del Reich.

(1918) Con questa legge, infatti, furono estesi agli impiegati del Reich i principi della detta legge prussiana sulla responsabilità degli impiegati.

(1919) È da notare che, in questo tratto, i piloti, anziché essere stipendiati, ricevevano una parte degli interi proventi del pilotaggio.