

togallo: art. 508, n. 5, cod. comm.; 6) l'Egitto: art. 42 cod. comm.; 7) il Brasile: art. 507 cod. comm.; 8) la Columbia: art. 98, n. 11, cod. maritt.; 9) il Chili: art. 905, n. 11, del cod.; 10) la Danimarca: art. 23 della legge 13 giugno 1879 e legge vigente 17 aprile 1916; 11) la Finlandia: art. 43 della legge 9 giugno 1873 e art. 1 della legge vigente 1 giugno 1922; 12) la Gran Bretagna: sect II del *Pilotage Act* del 1913; 13) la Russia: art. 877 del codice.

Adottano il secondo sistema: 1) il Belgio: decreti del 9 novembre 1923, 14 marzo 1925, 8 ottobre 1926 ecc.; 2) la Germania ⁽⁸⁹⁰⁾: Ordinanza del 30 gennaio 1821 per il porto e la rada di Danzica, del 14 marzo 1822 per il porto di Pillau ed Ordinanza del 20 febbraio 1926 sul pilotaggio fra Pillau e Königsberg, Ordinanza di polizia per i porti e per le acque intermedie fra Stettino e Swinemünde del 22 agosto 1833 ed Ordinanza del 9 giugno 1927 sul pilotaggio obbligatorio nei distretti di Stettino e Stralsunda ⁽⁸⁹¹⁾, Ordinanza del 6 febbraio 1924 per il distretto di Warnemünde Rostock ⁽⁸⁹²⁾, § 2 dell' Ordinanza del 18 aprile 1866 per il porto di Amburgo abrogato col § 5 della legge portuale del 2 giugno 1897, Ordinanze del 16 settembre 1924 per il porto di Brema e del 16 ottobre 1927 per quello di Lubeca, Ordinanze del 29 luglio 1901 e 1924 per il Kaiser-Wilhelm-Kanal ecc.; 3) gli Stati Uniti d'America ⁽⁸⁹³⁾.

Il valersi del secondo, anzichè del primo sistema, non deve però intendersi nel senso che il pilotaggio facoltativo sia la regola e l'obbligatorio l'eccezione. Siffatta determinazione dipenderà da un'indagine di fatto, e cioè dal vedere se, in ogni Stato in cui vige il secondo sistema, siano più numerosi ed importanti i luoghi ove il pilota è facoltativo che quelli ove il pilota è obbligatorio ⁽⁸⁹⁴⁾.

(890) In Germania, infatti, non è stato accolto, come già sappiamo, il generale disposto dell'art. 428 del progetto prussiano, il quale prescriveva di prendere il pilota ovunque ciò fosse prescritto dalla legge, dalla consuetudine o dalla previdenza.

Cfr. SCHAPS, *Kommentar...*, cit., 2^a ediz., pag. 763 e segg. V. retro § 65.

(891) V. anche l'Ordinanza di Stralsunda del 4 maggio 1842.

(892) V. anche l'Ordinanza per il porto di Rostock dell'11 marzo 1853.

(893) V. retro § 101.