

dalla prudenza (223). Dal pilotaggio obbligatorio, che è in vigore nei porti di Amsterdam, Harlingen, Middelburg, Rotterdam, Terschelling, Zaandam, Dordrecht, sono esentate alcune categorie di navi, fra le quali quelle da guerra, gli *yachts* privati, le navi da pesca e le piccole navi di poca immersione. Il capitano che contravviene all'obbligo di prendere a bordo il pilota, non è soggetto ad alcuna penalità, ma è tenuto a pagare ugualmente la tassa di pilotaggio.

Il pilotaggio è considerato un servizio pubblico (224) dipendente dall'amministrazione della marina, ed il pilota un funzionario dello Stato (225), a cui vanno i diritti di pilotaggio (art. 1, regol. pil.); tuttavia, è esclusa ogni responsabilità dello Stato per i fatti dei piloti, ma, come in Francia e nel Belgio, l'armatore, conformemente all'art. 539 dell'accennata legge 1924 (226), è responsabile personalmente delle colpe del pilota pratico, anche se obbligatorio, il quale assume il ruolo di semplice consigliere del capitano, a cui rimane in ogni caso la direzione della nave.

Le spese di pilotaggio sono avarie comuni quando sono pagate in un porto di rilascio forzato (art. 699). Negli altri casi, costituiscono soltanto delle spese ordinarie a carico della nave, salvo patto contrario stipulato nella polizza di carico o nel contratto di noleggio. Queste spese non possono gravare sugli assicuratori, salvo quando siano derivate da circostanze im-

(223) Art. 363: « *Hij is verplicht, alom waar de wet de gewoonte of de voorzigtigheid zulks gebiedt, zich van de noodige loodsen te bedienen* ».

(224) Secondo la sentenza 1° dicembre 1883 del tribunale di Rotterdam (*Rev. int. dr. mar.*, 1885-86, p. 257) il pilotaggio sarebbe una locazione di opera.

(225) V. RIBERT, *op. cit.*, p. 928. Il pilota, anche obbligatorio, fa parte dell'equipaggio. (Trib. Rotterdam, 1 dic. 1883, *loc. cit.*).

(226) Avvertiamo che il disposto dell'art. 539 si applica in via principale ai casi di responsabilità per abordaggio di cui gli art. 536-538. Quest'ultimo considera anche il caso che la collisione sia dovuta a colpa del rimorchiatore e tiene responsabile del danno derivatone sia l'armatore della nave rimorchiata che quello del rimorchiatore. Per l'art. 541 poi, la responsabilità dell'armatore per il danno causato dall'abordaggio è limitata a 50 fiorini per metro cubo di stazza netta della nave, aumentata, per quanto riguarda le navi a propulsione meccanica, del posto occupato dai motori, che è detratto dalla stazza lorda per determinare la stazza netta.