

Brasile, l'art. 98, n. 11, cod. maritt. della Columbia, l'art. 905, n. 11, cod. comm. del Chili, l'art. 232 del cod. di comm. russo del 1835 ed il non accolto articolo 428 del progetto prussiano ⁽⁹⁰⁹⁾. È dunque, solo a questi usi, investiti dalla legge territoriale d'un carattere imperativo inderogabile ⁽⁹¹⁰⁾, che fa richiamo il nostro art. 504, ed a essi sono da parificarsi tutti quei casi, in cui il valersi del pilota sia consigliato dalla prudenza ⁽⁹¹¹⁾, sempre però nei limiti delle acque dei detti paesi. Al di fuori di esse riprende vigore il principio contenuto nell'art. 1 del cod. di comm., che ammette il ricorso agli usi mercantili solo in quanto non dispongano le leggi commerciali. Se, perciò, sia in Italia che all'estero, il pilotaggio sia, in un porto, facoltativo per legge ed obbligatorio per l'uso o perchè consigliato dalla prudenza, il capitano che omette di valersi del pilota non violerà una norma d'ordine pubblico e non sarà, quindi, tenuto per il solo fatto della contravvenzione. Si potrà soltanto verificare un aggravamento della sua responsabilità verso gli interessati nella nave e nel carico e verso i terzi danneggiati, quando nè lui stesso nè alcuno dell'equipaggio avessero sufficiente pratica di quella località ⁽⁹¹²⁾.

(909) Anche il codice marittimo svedese di Carlo XI del 1667, al capitolo VII della V parte, obbligava il padrone della nave a servirsi del pilota pratico ovunque fosse necessario o di uso.

(910) In materia di usi stranieri, scrive il BRUNETTI (*op. cit.*, I, p. 256, n. 77): « È ovvio che l'efficacia di diritto obbiettivo di un uso straniero non deriva da « una volontà superiore interstatale, ma dallo stesso ordinamento giuridico intorno che, come tale, lo riconosce ».

(911) Anche questa riceve forza di legge dai detti articoli 363 cod. oland. e 507 cod. brasil.

(912) Cfr. LEWIS, *op. cit.*, I, p. 173, 174; *Entscheidungen des (Bundes) Reichs-Oberhandelsgerichts H. G. XI*, pag. 331 e segg.; *Entsch. der Seeämter*, I, pp. 189 seg., 501, 503, 681. Ricordiamo che all'art. 504 del cod. vigente corrispondeva l'art. 324 del cod. del 1865, per il quale il capitano era obbligato a valersi dell'opera del pilota, solo quando doveva approdare in un porto nel quale nè esso, nè altri dell'equipaggio fossero mai entrati. Ma nella tornata del 20 dicembre 1871 la Commissione di revisione formulava il voto che l'articolo fosse compilato in modo da rendere « obbligatorio al capitano di valersi dei piloti pratici, quando, dovendo approdare in un porto, od entrare in un seno, canale o fiume, egli stesso non vi sia entrato altra volta, e quando l'uso del pilota pratico sia imposto dalle disposizioni generali, o speciali vigenti in detto luogo, o sia in-