

piegati dello Stato o dei Comuni ⁽³²²⁾. Questa seconda categoria, accanto alle semplici mansioni di pilotaggio, esplica delle funzioni di carattere pubblico consistenti in un controllo di polizia e di dogana ed in compiti di sanità pubblica. A prescindere dall'esercizio di tali poteri sovrani, ai piloti comunali e statuali affidati, del resto, unicamente per motivi di opportunità ⁽³²³⁾, non si riconosce all'ordinaria attività dei piloti, anche se obbligatori, quella natura pubblica, che valga a fare di essi dei veri e propri organi dello Stato ⁽³²⁴⁾. La Corte Suprema ⁽³²⁵⁾ è in questo senso; nè diversamente dispone il § 31 della legge industriale, uguagliando piloti, marinai e timonieri ed imponendo loro l'obbligo di dimostrare all'autorità amministrativa competente il pieno possesso dei requisiti occorrenti. Di contrario avviso è il LEWIS: egli opina che, poichè la gran parte delle Ordinanze portuali impongono al capitano di affidare al pilota obbligatorio l'effettiva direzione della nave ⁽³²⁶⁾, « quest'obbligo del capitano si possa solo spiegare col ritenere che il pilota obbliga-

ticus, 8 dicembre 1923, n. 13; nota a sentenza inglese della *Corte di Sessione* (Scozia), 17 gennaio 1924, in *Rev. d. dr. mar. comp.*, *Dor.*, 1924, VI, p. 225.

(322) Sulla situazione del pilota del canale di Kiel e del porto d'Amburgo, vedi Tribunale dell'Impero tedesco, 13 ottobre 1925, *Dor.* XIII, 61; Trib. Sup. ans., 17 marzo 1925, *Dor.* XII, 33; Trib. dell'Impero, 2 luglio 1926, *Dor.* XV, 126.

(323) V. P. EHLERS, *loc. cit.*

(324) V. P. EHLERS, *loc. cit.* Corte Suprema, 2 luglio 1926, in *Hans. Rech. Zeit.*, 1926, p. 738 e segg.

(325) *Corte Suprema*, (*Affari Civili*), vol. 74, p. 250 e seg., vol. 81, p. 317. In seguito al riconoscimento dell'esclusiva responsabilità personale del pilota obbligatorio, pronunciato dalla *Corte Anseatica* con sentenza 2 luglio 1926, (riprodotta nell'*Hanseatische Rechtszeitschrift*, 1926, pag. 738 e seg.), il dott. deputato Nagel nella seduta del 32 settembre 1926 del Consiglio Comunale di Amburgo, chiedeva al Senato d'intervenire per far esonerare i piloti da ogni responsabilità, quali impiegati dello Stato. Il Senato rispondeva che, con la decisione della Corte Anseatica, è stato statuito che, per gli effetti del § 5 della legge portuale, il pilota esplica la sua attività in forza del vincolo contrattuale stretto col capitano, e non nella sfera di una pubblica funzione. Cfr. P. EHLERS, *loc. cit.* Confermando la decisione 27 maggio 1925, della Corte d'Appello, il *Reichsgericht* negò con sentenza 2 luglio 1927 la veste di pubblico ufficiale al pilota che scorta o assiste una nave (*Dir. mar.*, 1927, pag. 508).

(326) Come già ricordammo, le posteriori ordinanze hanno capovolta la situazione: esse riducono il pilota obbligatorio ad un semplice consigliere.