

solo caso in cui il danno fosse sopravvenuto, senza colpa del pilota <sup>(135)</sup>, durante il corso delle operazioni inerenti al servizio <sup>(136)</sup>, senza peraltro limitarsi al solo urto materiale <sup>(137)</sup>. Il nuovo testo, oltre ad escludere esplicitamente il caso in cui il pilota sia in grave colpa, non parla più del carico. E ciò è logico, poichè, se i diritti di pilotaggio sono a carico della nave, saranno necessariamente a carico di essa tutte le conseguenze inerenti al servizio che le vien prestato.

39. - *Carattere fiscale dei salari.* — Come gli art. 34 e 132 rispettivamente dei decreti 1806 e 23 luglio 1859, quest'ultimo modificato dal decr. 24 aprile 1922, anche l'art. 2 della legge del 1928 obbliga il capitano a pagare il pilota pur quando non se ne sia servito <sup>(138)</sup>. Queste disposizioni, a prescindere da ogni considerazione sulla natura dell'obbligo del pilotaggio, danno alle mercedi riscosse dai piloti una caratteristica impronta fiscale, accentuata sia dal disposto dell'art. 35 del decreto del 1806, che proibiva al pilota di salire a bordo contro la volontà del capitano, sia dal fatto che — mentre il detto art. 132, modificato dal decreto 7 settembre 1915, stabiliva la percezione di due diritti di pilotaggio sovrapposti: l'uno, *obbligatorio*, di 10 o di 5 centesimi per tonnellata di stazza, dovuto alla sola condizione che i servizi del pilota, accettati o no dal capitano della nave entrante, fossero stati offerti al di là di una data zona d'acqua: l'altro, *facoltativo*, d'ammontare variabile a secondo il punto d'incontro col pilota e

(135) Poitiers, 5 dicembre 1927, S. 1927; *idem*, 2, 154, *Dor. suppl.*, 6, 48.

(136) Rouen, 24 aprile 1901, *Rev. int. d. dr. mar.*, XVIII, 149; Poitiers 21 maggio 1847, *Rec. actes réglementaires*, I, p. 500.

(137) Le Havre, 29 febbraio 1892, *Rev. int. d. dr. mar.*, VII, 688; 21 gennaio 1895, *Rev.*, X, 781.

(138) Corte di Cassazione (Ch. civ.), 18 novembre 1929, *Dor.*, marzo 1930, *suppl.* 8, 103. È notevole il disposto dell'art. 10 del decreto 8 - 2 - 1930 che applica la legge 28 marzo 1928 alla stazione di pilotaggio della baia della Somme (*J. O.* 12 - 2 - 1930): « Ogni nave che entra nella baia o che ne esce, deve avere un pilota della baia. Se questo pilota è rifiutato, riceverà tuttavia il suo salario come se avesse condotto la nave, anche se un pilota estraneo al porto si trova a bordo..... ».