

cè la quale l'urto dovuto ad esclusiva colpa del pilota obbligatorio viene assimilato ad un caso di forza maggiore, essendosi il capitano forzatamente piegato ad un potere legittimo ⁽³⁶³⁾.

Per identità di ragioni non può essere invocata l'eccezione dell'art. 737 dal proprietario del rimorchiatore che rimorchiasse una nave posta sotto il comando di un pilota obbligatorio ⁽³⁶⁴⁾. Naturalmente, la disposizione dell'art. 737 non fa venire meno i principî generali sulla responsabilità; permane, dunque, verso i terzi la responsabilità personale del pilota obbligatorio per la colpa aquiliana di cui al § 823 del Codice civile ⁽³⁶⁵⁾. Si potrebbe, tutt'al più, discutere se, accanto alla colpa extracontrattuale sussista anche quella contrattuale del § 278 cod. civ. ⁽³⁶⁶⁾: il che dipenderà dalla natura dei rapporti intercorrenti fra pilota ed armatore. Nè sono mancati i tentativi diretti a far risalire la responsabilità allo Stato ⁽³⁶⁷⁾.

(363) LEWIS, *op. cit.*; Prot. VI, p. 2799 e segg.; BEAUCHET, *op. cit.*, p. 191; *Entscheidungen des (Bundes) Reichs. - Oberhandelsgerichts*, Erlangen - Stuttgart, 1871 e seg. XXV, p. 230. Pei casi in cui la *vis maior* viene meno, vedi WAGNER, *Handbuch des Seerechts*, 87.

(364) BEAUCHET, *op. cit.*, p. 192; LEWIS, *loc. cit.*

(365) EHLERS, *loc. cit.*

(366) SCHAPS, *Deutsche Seerecht*, 2^a ediz., n. 35 e segg. sull'art. 737; RAMELLA, *loc. cit.*

(367) EHLERS, *loc. cit.*; RAMELLA, *nota a sentenza, Dir. Mar.*, 1927, p. 508; SEGELKEN, *Die Rechtsstellung der Lotsen*, p. 226; SCHAPS, *Seerecht*, 1921, sul § 737, n. 5. Dottrina e giurisprudenza sono d'accordo nel riconoscere la responsabilità dello Stato in tutti i casi in cui il pilota eserciti funzioni di sanità pubblica, di vigilanza doganale e di polizia delle comunicazioni. Cfr. SEGELKEN, *op. cit.*, § 17, p. 61.

Per la navigazione del Danubio vige il principio della responsabilità personale dell'armatore per le colpe del pilota anche se obbligatorio: *The Augusta*, 1886, 6 *Asp. M. C.*, 58, 16; *The Prins Hendrik*, 1899, *P. D.* 177; *The Dallington*, 1903, *P. D.* 77; *The Agnes Otto*, 1887, *P. D.* 65. Così recitano gli articoli 89 e 92 del regolamento di navigazione e di polizia del Basso Danubio, come sono stati modificati dalla commissione europea: Art. 89: « Il capitano che ha preso a bordo un pilota fluviale brevettato è sempre responsabile, anche se il pilota è obbligatorio, dell'osservanza dei regolamenti di navigazione e di polizia in vigore nel Basso Danubio, e specialmente degli art. 30 e 44 del presente regolamento »; Art. 92: « La responsabilità del pilota è limitata all'indicazione dei passi navigabili e delle particolarità della navigazione. Essa cessa se si è provato che il capitano non ha tenuto conto di queste indicazioni ».