

frazione di giornata, se per forza maggiore la nave sia condotta in località diversa da quella cui il pilota appartiene ⁽¹⁵⁷⁰⁾; la seconda verte sulla prestazione del pilota, e consiste in ciò, che quest'ultimo, pur essendo un conduttore d'opera alla dipendenza di un imprenditore (nella specie, il Corpo), è, tuttavia, soggetto, nell'esecuzione di essa, all'attiva ingerenza del committente (nella specie, il capitano). È, precisamente, in considerazione di questa ingerenza che ha avuto origine il travestimento della figura giuridica del pilota da conduttore d'opera, rappresentante ed organo della Corporazione, che è in effetti, in quella fittizia di prestatore di opere e membro dell'equipaggio.

Contro tale travisamento osserviamo anzitutto, quanto ai motivi per i quali la mercede è dovuta anche quando l'opera del pilota riesca inutile ed il capitano è tenuto a sorvegliarlo nell'esecuzione del servizio ch'egli presta, che essi vanno ricercati in ciò, che: nel primo caso, il contratto di pilotaggio è, per l'indole sua, stipulato dal pilota prescindendo forzatamente da ogni indagine preventiva sui difetti nautici della nave, sulla capacità del capitano, sulla perizia dell'equipaggio e sulle condizioni atmosferiche, essendo che l'assistenza del pilota è tanto più necessaria quanto maggiore è il pericolo; e nel secondo caso, le funzioni del pilota, pur rientrando nel quadro delle locazioni d'opera, investono la sfera d'attività normalmente riservata al capitano, cioè a dire, la direzione delle manovre. Ciò posto, sarebbe iniquo privare il pilota di un guadagno, proprio allorchè maggiormente egli lo meriti per i gravi pericoli corsi, come sarebbe illogico esautorare il capitano del comando, proprio dove è più necessario ch'egli l'assuma.

La circostanza che il pilota presti il suo servizio a bordo della nave e, quindi, per ragioni d'interesse pubblico e privato, sotto la vigilanza del capitano, fiduciario della vita degli imbarcati e dei beni ch'essa trasporta, non modifica la sua peculiare figura di conduttore d'opera alla dipendenza del Corpo. Con ciò non vogliamo affatto pretendere che l'art. 663 cod. comm. (legge 14 giugno 1925), per il quale la nave è respon-

(1570) V. retro, § 135.