

prima, senza poterle preferire le navi successive in ordine di tempo, anche se di tonnellaggio più elevato ⁽¹⁷³⁾.

Ogni capitano può farsi assistere da un pilota di sua scelta iscritto presso la stazione interessata, ma non può pagarlo meno di quanto la tariffa conferisce al pilota al quale, secondo il regolamento del servizio ordinario, spettava la guida della nave (art. 5) ⁽¹⁷⁴⁾.

44. - Responsabilità ⁽¹⁷⁵⁾. — Il pilota, sia esso facoltativo o obbligatorio, viene considerato un consigliere del capitano ed un preposto dell'armatore ⁽¹⁷⁶⁾, il quale risponde dei suoi atti di fronte ai terzi ⁽¹⁷⁷⁾, senza che questi siano tenuti a ricercare l'au-

loro il diritto, recarsi incontro alle navi in alto mare, per vincere la concorrenza. Questa regola, valida per le navi francesi, fu dalla Corte di Cassazione estesa in modo, da accordare al pilota la facoltà di andare a cercare una nave tedesca nelle acque inglesi. Cass. 16 gennaio 1866, *D.* 1866, 1, 203; 24 febbraio 1886, *Actes réglementaires*, I, p. 510.

(173) Art. 4 legge 1928. V. Le Havre, 24 dicembre 1895, *Rev. int. d. dr. mar.*, XI, 589; Rouen, 7 marzo 1904, *Rev.*, XX, 50; Le Havre, 4 marzo 1912, *Rev.*, XXVIII, 576; Rouen, 24 dicembre 1912, *D.* 1916, 2, 30, S. 1913, 2, 242, XXIX, 31; Cass. civ., 15 dicembre 1920, S. 1921, 1, 222, *Rev.* XXIII, 31.

(174) In tema di mercedi, citiamo due casi decisi dalla giurisprudenza: 1) se l'agente di una compagnia di navigazione indica al pilota di servizio l'ora probabile dell'arrivo di una nave della Compagnia, non nasce da ciò alcun contratto fra questa ed il pilota, a cui anzi l'agente non fa che facilitare il compito. Trib. comm. Havre, 24 agosto 1904, *Rev. int. d. dr. mar.*, 1904-1905, p. 367; 2) se una compagnia di navigazione ottiene dal governo una riduzione nella tariffa di pilotaggio, impegnandosi di fare un determinato numero di viaggi, ma questi viaggi fa solo in parte a causa di forza maggiore, non ha più diritto alla riduzione pattuita, poichè gli effetti della forza maggiore sono diversi, secondo che si tratti di applicazione di clausola penale o della realizzazione di un vantaggio subordinato al compimento di una condizione. (Cassazione 2 dicembre 1919, in *Rev. int. d. dr. mar.*, 1920-1921, p. 48). V. BAUDRY - LACANTINERIE ET BARDE, *Obligations*, II, n. 794, 1362 e 1372; PLANIOL, *Traité de droit civil*, I, n. 321 e II, 388.

(175) L'argomento richiede una trattazione estesa ed unitaria, che faremo in altra parte del presente lavoro. V. anche in « *Le port de Dunkerque* » del 5 marzo 1931 pag. 263; « *La responsabilité des avaries subies au cours des opérations de pilotage* »; J. DEMEY, *Questions d'actualité sur le pilotage* (*ibid.*, 5 luglio 1931, 417); G. RIPERT, *La responsabilité des pilotes*, in « *Le Sémaphore de Marseille* », 30 agosto 1931.

(176) V. Rennes, 31 dicembre 1896, *R.*, XII, 418.

(177) Applicazione dell'art. 1384 cod. civ.