

dei danni subìti sulla cauzione della corporazione, ma esclusivamente sul patrimonio personale dell'autore del danno <sup>(1553)</sup>. Naturalmente, non occorre iscrizione nel turno, quando il contratto di pilotaggio è concluso ed eseguito personalmente dal capo-pilota. Quest'ultimo, d'altro canto, non è responsabile per il pilota di turno che ha sostituito nell'incarico — anche se si voglia applicare l'art. 1748 capv. cod. civ. — sia perchè la sostituzione viene imposta dalle necessità del servizio, sia perchè ad essa egli è facoltizzato dal regolamento che gli affida la redazione del turno di servizio, sia ancora perchè la designazione della persona, da lui in tal modo scelta, ha avuto la conferma dell'autorità, tenuta, come si è visto, ad approvare ed eventualmente a cambiare il turno stesso. È superfluo notare che le disposizioni contenute negli art. 11 e 30, I° comma del regol., secondo cui le indennità personali vanno esclusivamente al pilota che le ha guadagnate, non contrastano con le funzioni che questo esplica come rappresentante del Corpo, poichè è quest'ultimo che direttamente riscuote e si appropria i proventi dell'industria dei suoi membri, e che poi ripartisce in conformità al regolamento. Il diritto del pilota all'indennità personale ha, in altri termini, lo stesso fondamento del diritto, spettante ai membri *capitalisti*, di avere una intera parte di mercedi <sup>(1554)</sup>: questi hanno, infatti, conferito un patrimonio maggiore di quello dagli altri versato; il primo, per contro, ha conferito la sua industria in misura maggiore di quella dagli altri messa in opera.

Il secondo caso (soppressione di facoltà direttive) si verifica tutte le volte che occorre pronunciarsi sulla idoneità dei piloti « aspiranti » al passaggio ad « effettivi »: la relativa pronuncia non spetta, infatti, al capo-pilota, ma al collegio dei piloti, a scrutinio segreto ed a maggioranza (2/3) (art. 20, II° comma regol.). È, di certo, questo uno degli atti più importanti

---

(1553) Sarebbe, perciò, più corretto che i piloti di turno fossero tenuti a portare seco, durante il servizio, una copia del turno di servizio, firmata dal capo-pilota, per esibirla a richiesta dei capitani di nave.

(1554) Ai membri *d'industria* spetta invece metà parte (art. 30). Vedi retro §§ 141, 268.