

lota libero e pilota funzionario, essendo che, mentre il primo può essere eventualmente citato subito in giudizio accanto all'armatore, il secondo può esserlo, in virtù del § 839 cod. civ. (2001), unicamente quando il terzo danneggiato abbia già esaurito tutti i mezzi legali a sua disposizione per ottenere il risarcimento per altra via (2002). Il pilota funzionario ha, in altri termini, il diritto di rimandare il terzo danneggiato direttamente all'armatore della nave da lui pilotata, sempre che, ben s'intende, non ricorra l'applicazione dell'art. 737 cod. di commercio.

Pur conformandosi rigorosamente alle norme di diritto, la giurisprudenza germanica, col riconfermare nel recente ricordato caso « *Inkum* » la responsabilità personale del pilota, ha profondamente impressionato la classe dei piloti amburghesi, messi improvvisamente nel rischio di perdere le loro poche sostanze.

Date queste condizioni di diritto e di fatto, tanto inutili agli armatori quanto gravose ai piloti, si è tentato di uscirne proponendo una molteplicità di espedienti di scarso valore pratico. Tali proposte, compendiosamente elencate e criticate dall'Ehlers (2003), sono le seguenti: a) limitare l'attività dei piloti rigorosamente a funzioni di consiglio; b) lasciare ai piloti la direzione della nave, ma limitandone la responsabilità (2004); c) sopprimere la responsabilità dei piloti per colpa nautica (2005); d) rendere i piloti liberi professionisti; e) tutelare gli interessi dei piloti mediante un'assicurazione contro la loro responsabilità (2006).

La prima proposta, formulata piuttosto come una minaccia dal pilota H. Keller (2007), nel senso di abbandonare unicamen-

(2001) V. retro, § 324.

(2002) SCHRADER, *cit.*, p. 720, 721; EHLERS, *loc. cit.*; Corte Suprema, Affari civili, vol. 87, p. 348.

(2003) EHLERS *loc. cit.*

(2004) V. il capo dei piloti di Cuxhaven, in Riv. maritt. *Hansa*, 1925, p. 1924.

(2005) Dott. KUHLE, *loc. cit.*

(2006) Proposta avanzata dall'armatore Glerckens.

(2007) V. H. KELLER, in Riv. Maritt. *Hansa*, 1925, p. 1382.