

perchè sfornite di personalità civile, nè casse private sotto forma di istituti d'utilità pubblica, essendo create con atto del potere pubblico e con atto della stessa natura potendo essere soppresse. Esse non sarebbero, pertanto, che delle istituzioni di natura particolare, costituenti un accessorio del servizio pubblico del pilotaggio e, come tali, poste sotto il controllo del ministro. Di conseguenza, il tribunale civile è incompetente a giudicare sulle domande di pensioni inoltrate verso dette casse.

37. - *Rimunerazione speciale.* — Non sempre al pilota spetta la semplice mercede ordinaria; talvolta, egli ha diritto ad una remunerazione speciale, fissata, in caso di controversia, dal Tribunale di commercio, allorchè egli presti assistenza ad una nave danneggiata su cui sovrasti un pericolo (art. 6). Su questo argomento, di grande interesse pratico, c'intratteremo più avanti in apposita sede.

38. - *Avarie al battello pilota.* — In perfetta armonia al principio sancito dall'articolo 406 cod. comm., secondo cui le spese di pilotaggio non sono avarie comuni, ma semplici spese di navigazione ⁽¹³⁴⁾, l'articolo 7 della legge 1928 pone a carico della nave le avarie sopravvenute al battello-pilota nel corso delle operazioni di pilotaggio o nel corso delle manovre d'imbarco e di sbarco del pilota, salvo il caso di colpa grave di questi. Questa disposizione non ha fatto che codificare delle soluzioni giurisprudenziali, ispirate all'art. 46 del decreto del 1806, il quale, derogando ai principi generali sull'abbordaggio, poneva *sulla nave e sul carico* l'obbligo di sostituire o riparare la scialuppa del pilota che, in occasione del cattivo mare, si fosse affondata o avariata urtando contro la nave da pilotare. Nella giurisprudenza il principio veniva applicato nel

(134) Se un pilotaggio è stato effettuato, senza che si sia rilevata una colpa del pilota o che sia stato contro di questi fatto ricorso, il capitano e l'armatore sono solidariamente tenuti al pagamento dei diritti di pilotaggio, anche nel caso in cui la nave sia totalmente naufragata, senza che l'armatore possa liberarsene con l'abbandono della nave e del nolo. Il capitano ha un ricorso contro l'armatore per il rimborso di tali diritti. Trib. comm. Saint-Nazaire, 19 novembre 1891, *Rev. int. du dr. mar.*, 1891-92, p. 300.