la quale egli è stato designato dal suo turno di servizio (art. 4, 2° comma, legge pil. 1928), ma categoricamente gl'impone anche d'assistere, salvo il caso di forza maggiore, una nave danneggiata, dal momento in cui ha potuto constatarne il pericolo, nonostante ogni obbligo di servizio e, quel che più importa, *anche se non è stato richiesto* (art. 6, legge cit.). Il pilota che contravviene a quest'obbligo è punito, senza pregiudizio delle sanzioni disciplinari, con un'ammenda da 25 a 300 franchi e col carcere da otto giorni a tre mesi o da una delle due pene soltanto (art. 15, legge cit.).

Or, il suddetto, posto in relazione col principio dominante in materia di contratti, che il consenso non è valido se non si è liberamente manifestato, o, in altri termini, che il contratto è *annullabile* se l'interno volere non si è nel subietto *liberamente formato* (art. 1108 segg. cod. civ.) (849), porta *apparentemente* all'estrema conseguenza che, quando il pilotaggio è obbligatorio, il relativo contratto è annullabile per vizio di volontà nei due subietti (850) e, quando è facoltativo, il contratto è egualmente annullabile per vizio di volontà nel pilota. Insomma, il contratto di pilotaggio sarebbe sempre ed in ogni caso soggetto ad annullabilità, perchè *non intellegitur voluisse qui coactus est*. Ma, come dicemmo, la deduzione è soltanto apparente. In realtà, il contratto è pienamente valido, perchè la volontà delle parti si è maturata, sviluppata e completata nella più ampia sfera di libertà. È una verità a cui siamo pervenuti, attraverso un diligente esame della questione. Questa si presenta sotto due aspetti, o, per dir meglio, importa due separate indagini:

- 1) si è liberamente formata la volontà del capitano che si serve del pilota obbligatorio ?
- 2) è una volontà coartata quella del pilota, facoltativo o obbligatorio, che presta il suo servizio alla nave ?

(849) Benchè il principio sia espressamente dettato per i contratti, esso può applicarsi ai negozi unilaterali ed agli altri bilaterali per i quali la legge non disponga altrimenti.

(850) Secondo una giurisprudenza inglese [Corte di Sessione (Scozia) 17 gennaio 1924, in *Dir. Mar.* 1924, pag. 586 segg.] il pilota obbligatorio ha una situazione indipendente, imposta dalla legge, e non stipula contratto con l'armatore.