

eventualmente di limitarne <sup>(1612)</sup>, il diritto di comando sul convoglio.

Qualora i medesimi casi sopra considerati *sub* le lett. a) b) c), si verificano durante il rimorchio-*trasporto*, non vi è dubbio alcuno che unico responsabile rispetto ai terzi sia in ogni caso il rimorchiatore, il cui armatore, come vero e proprio vettore assunto del trasporto, è tenuto a rispondere dei danni causati dalle *cose* (navi o merci) a lui affidate e dalle persone su di esse poste, per essere trasportate da un luogo ad un altro mediante traino <sup>(1613)</sup>.

### CAPITOLO III.

## S a l v a m e n t o .

**284.** - *Convenzione d'assistenza fra nave e pilota, e sua validità.* — Accade non di rado che il pilota presti la sua opera alla nave, in circostanze di tempo e di luogo siffattamente rischiose, da far sorgere il legittimo dubbio che le mercedi, ordinarie e straordinarie stabilite dalle tariffe, non bastino a ricompensarlo secondo giustizia.

Nasce, pertanto, la questione se, ricorrendo gli estremi obiettivi dell'assistenza e salvamento in mare, possa il pilota pretendere, o in forza di una convenzione stipulata con la nave al momento del salvamento o, a prescindere da ogni conven-

---

(1612) Decise il Trib. dell'Impero, con sentenza 15 ottobre 1929 (*Entscheidungen des Reichsgerichts*, 126, 82 ed *Hanseatische Rechts-und Gerichts-Zeitschrift*, B, 1929, 822), che il pilota, pur avendo il solo obbligo di vegliare sulla condotta della nave affidatagli, tuttavia è in colpa se, trovandosi a bordo della nave rimorchiata, non avvisi il pilota del rimorchiatore dell'eccessiva velocità imposta al convoglio.

(1613) V. in tal senso: A. BRUNETTI, *op. cit.*, II, p. 375, 376, n. 301; GUIDI, *Il contratto di rimorchio, cit.*, pag. 31, n. 10; ASCOLI, *Comment.*, n. 1192, p. 917; CRÉMEU, *Note*, in *Autran*, XXXII, p. 582, ecc.; RIPERT, *Droit mar.*, II ed., n. 2050, pag. 881.