

Sezione II. — Responsabilità della corporazione dei piloti verso i terzi.

318. - *Concetto e limiti.* — Dove i piloti sono organizzati in Corporazioni e queste assumono la forma di enti collettivi distinti dalle persone dei componenti, le leggi concedono, talvolta, ai terzi un'azione di risarcimento verso di esse per i danni loro causati dal pilota nell'esercizio delle sue funzioni. La necessità che si tratti di enti collettivi è evidente, perchè solo allora esse possono avere un proprio patrimonio ed una propria responsabilità (1854). Quest'ultima, fondata, nella specie, sul fatto che il pilota, autore del danno, agisce in nome e per conto della propria Corporazione, tenuta perciò a risponderne come ogni imprenditore risponde dell'opera delle persone che ha impiegato, è, tuttavia, dalle leggi quasi sempre esplicitamente circoscritta fino a concorrenza di somme molto modeste, la cui perdita non sia tale da pregiudicare l'esistenza o lo sviluppo dell'istituto, creato a soddisfazione d'imperiosi bisogni collettivi. Questa limitazione della responsabilità del Corpo, aggiunta alla considerazione che ai terzi è aperta la via al giudizio principale e più proficuo contro la nave che aveva a bordo il pilota colpevole, rendono rari i ricorsi verso il primo, che rimarrà, però, come vedremo, sempre esposto, solidalmente col pilota autore del danno, all'azione di rivalsa della nave convenuta dai terzi.

Non conosciamo che due sistemi, mediante i quali ogni Corpo provvede alla costituzione del fondo col quale far fronte alla sua responsabilità extracontrattuale: il primo, vigente in Italia, consiste nel conferimento da parte di ogni pilota, ed una volta tanto, di una somma fissa ed invariabile, cui la legge dà il nome di *cauzione*; il secondo, invalso in Russia, consiste, oltre che nel conferimento di una cauzione, come da noi, anche nella destinazione eventuale di una parte, specialmente determi-

---

(1854) È esclusa, naturalmente, ogni responsabilità penale, trattandosi di persone giuridiche.