ridica si debba intendere formata col concorso e con l'adesione di coloro che vi sono sottoposti, non vi è dubbio che la pratica utilità insita nell'imperativo contenuto nell'art. 504 fa necessariamente presumere che i singoli vi si sarebbero conformati anche nell'assenza di ogni esplicita disposizione (856). È da notare, inoltre, che chiunque voglia sfuggire a quell'imposizione, può farlo benissimo rinunciando a toccare certi porti o abbandonando l'esercizio della professione, e che chi im- prende un dato genere di attività sa sin dall'inizio tutti gli ob- blighi a cui lo sottopone la legge (857). È ancora appena neces- sario aggiungere che dall'art. 504 l'obbligo sorge fra il capita- no e la collettività degli interessi da quella norma difesi, e non già fra capitano e pilota (858). Non può, quindi, questo farlo valere nei confronti del primo, come accade, per citare un esem- pio, nell'obbligo degli alimenti. Un tal diritto del pilota non può dunque nascere che da un contratto liberamente stipulato e non dal dovere del capitano di ubbidire all'imposizione di sti- pularlo. Niente può chiarire questo punto meglio dell'esempio seguente: in forza dell'art. 176 cod. mar. merc. il propieta- rio di una nave sommersa nell'interno di un porto, deve cu- rarne il recupero e sgombrarne il fondo a sue spese, entro un

---

(856) V. in tal senso GRAY HILL, *Du pilotage obligatoire en Angleterre*, Autran, 1894-95, p. 676: « Salvo la libertà di scelta del capitano verso i piloti, la que- stione dell'obbligo non è un interesse reale, perchè i proprietari ed i capitani sono quasi sempre desiderosi di usare i piloti anche quando la legge non l'im- pone ».

(857) Sul concetto della « volontarietà originaria dell'atto » in materia di pi- letaggio, vedi D. MAJORANA, *Navigazione in Primo trattato completo di diritto amministrativo italiano*, a cura di V. E. ORLANDO, Vol. VII, parte II, Milano, 1906, p. 119.

Le considerazioni esposte nel testo valgono ancora a dimostrare l'infonda- tezza della tesi sostenuta dal Paratore (*La responsabilità dell'armatore*, Roma, 1914, pag. 211, 212), per il quale nessun rapporto contrattuale corre fra capitano e pilota obbligatorio, presentandosi questo con un carattere di diritto pubblico.

Nel senso del Paratore v. Corte di Sessione (Scozia) 17 gennaio 1924 (*Dir. Mar.* 1924, pag. 586 segg.).

(858) Nella legislazione francese quest'obbligo legale invece esiste, come ve- dremo, per effetto dell'art. 2 della legge sui piloti del 1928; ma esso presenta dei particolari caratteri che restringono ai minimi termini tutta la sua portata. V. avanti § 194.