

tribuito con salario o stipendio o con una quota di compartecipazione (1^c comma), nè fa parte dello stato maggiore della nave (2^o comma), ed è confermata dallo Scialoja (1395) e dalla Corte d'appello di Venezia (1396). Sarebbe, d'altronde, praticamente inattuabile una norma che obbligasse gli armatori ad assicurare i piloti (1397), salvo nel case in cui l'autorità marittima acconsentisse a fissare dei piloti stabili per le navi di linea di ciascuna società armatoriale.

258. - *Il t. u. 31 gennaio 1904 e la questione se il pilota debba essere assicurato dalla propria Corporazione.* — La seconda questione era risolta per l'affermativa dal Pateri (1398), dal Rameri (1399), dall'Agnelli (1400) e dalla Corte d'Appello di Roma (1401).

Contrario avviso manifestava, invece, la Corte di Appello di Napoli (1402).

Se la prima opinione debba essere accettata, dipende, anzitutto dal vedere se i suoi sostenitori siano nel vero dipingendo i corpi dei piloti come vere e proprie imprese commerciali.

Evidentemente, la questione è difficile ed interessante, perchè verte sullo scabroso argomento della natura giuridica delle Corporazioni di pilotaggio, argomento che tratteremo nel seguente capitolo. Precorrendo, tuttavia, quanto colà diremo, premettiamo che dette Corporazioni vanno perfettamente definite quali persone giuridiche pubbliche a base istituzionale. Come tali esse non possono assumere la figura di società commerciali; ma ciò non esclude che esse esplichino, come del resto è, un'impresa ed un'attività commerciali. Erroneamente

(1395) A. SCIALOJA, *op. cit.*, p. 360.

(1396) Appello Venezia, 4 aprile 1922, *Foro ven.*, 1922, p. 204 segg.

(1397) Cfr. AGNELLI, *loc. cit.*

(1398) PATERI, *loc. cit.*

(1399) RAMERI, *loc. cit.*

(1400) AGNELLI, *loc. cit.*

(1401) Appello Roma, *loc. cit.*

(1402) Appello Napoli, *loc. cit.*