

minati casi, funzioni e poteri d'imperio (ad es. in Belgio, Olanda, Germania, Russia), sia facilmente portato a ritenere che, durante le manovre d'ormeggio, il pilota italiano non continui a rimanere un contraente privato, anche se assunto di un pubblico servizio, ma divenga un funzionario o, per meglio dire, un vero e proprio agente dell'autorità amministrativa.

Perchè, d'altronde, separare così bruscamente l'ormeggio dal pilotaggio, mansioni fino ad ora strettamente legate dalla legge stessa? L'art. 201 c. m. m. non pone, forse, fra le manovre affidate al pilota anche quelle d'ormeggio? E l'articolo seguente non proibisce forse al pilota di lasciare le navi non ancora ancorate? Si dimentica, per caso, che nell'art. 8 del regol. pil. 1926 la remunerazione per le operazioni d'ormeggio è compresa nella mercede stabilita per il pilotaggio? A che pro distaccare da questo l'ormeggio per accostarlo al rimorchio? Perchè togliere, proprio al momento dell'approdo, il comando al capitano, ripiantando quel ginepraio di questioni così faticosamente sradicato, quando nulla impedirebbe al capitano che conserva i suoi poteri di eseguire e fare eseguire, nel proprio interesse, gli avvisi ed i suggerimenti del pilota?

244. - *La questione del comando nella dottrina e nella giurisprudenza italiane.* — A tal punto, dunque, *de jure condito e de jure condendo* è in Italia la situazione sulla questione del comando. Alla conquista della posizione assunta dal nostro diritto non sono state naturalmente estranee la dottrina e la giurisprudenza nazionali.

Quanto alla dottrina, eccezion fatta per il Borsari (1283), il Serafino (1284), il Cesareo Consolo (1285) e qualche altro scrit-

(1283) BORSARI, *Il codice di commercio annotato*, II, sull'art. 324 del cod. del 1865, Torino, 1869.

(1284) SERAFINO, *Del capitano e dei suoi rapporti coi proprietari, armatori e caricatori*, Napoli, 1881.

(1285) CESAREO CONSOLO, *op. cit.*, pag. 435: Sia qualsivoglia la qualifica che la legge attribuisce al pilota pratico in ordine alla disciplina ed alla subordinazione, egli ha il diritto di dirigere la rotta e di ordinare ogni manovra relativa alla sicurezza della nave. E quindi, anche se questo suo ufficio si risolve in aiuto pel capitano, questi è, senza dubbio, privato di ogni iniziativa per tutto il tempo in cui il pilota pratico rimane preposto alla direzione della nave.