

tabili al pilota, dell'opera di questo ⁽¹¹¹²⁾, ma anche quando quest'opera, *pur realmente impiegata*, non abbia, *per i medesimi motivi*, apportato alcun effetto utile ⁽¹¹¹³⁾. Questa, che è un'applicazione indiretta dell'art. 10 del Regol., ottenuta per via analogica ⁽¹¹¹⁴⁾, segna una delle differenze più notevoli fra contratto di salvataggio e contratto di pilotaggio ⁽¹¹¹⁵⁾, oltre ad aggiungere a quest'ultimo una caratteristica di più in materia di obbligazioni ⁽¹¹¹⁶⁾.

I proventi di pilotaggio, oltre ad essere, come notammo, difesi ovunque da privilegio e protetti in alcuni paesi da un divieto di sequestrabilità e cedibilità, godono in talune legislazioni di una garanzia più accentuata, in forza di particolari norme relative alle persone che possono essere rese responsabili del loro pagamento. Così, in Italia, l'art. 56 cod. m. m., 1° comma, dichiara i proprietari e gli armatori *solidariamente* responsabili per il pagamento delle tasse e di altri diritti marittimi, evitando in tal modo l'inconveniente di prolisse questioni nei casi di noleggio a *time charter*. In Francia, l'art. 48 del decreto del 1806 dava al pilota il diritto di chiamare in giudizio il consignatario della nave nel caso in cui il capitano fosse straniero, e la giurisprudenza proclamava capitano ed armatore solidalmente responsabili ⁽¹¹¹⁷⁾; oggi, l'art. 8 della legge sui piloti del 1928 dichiara la personale responsabilità degli agenti e dei consignatari. In Inghilterra responsabili del pagamento delle

(1112) Art. 10 regol.

(1113) Siamo dubbiosi se attribuire alla frase adoperata dal BRUNETTI (*op. cit.*, II, pag. 362, n. 298); « La mercede di pilotaggio... dev'essere corrisposta anche se l'opera del pilota sia riuscita superflua », il medesimo significato formulato nel testo, ovvero intenderla come riferentesi ai soli due casi considerati nell'articolo 10 del regol. V. nel senso del testo, Trib. di Comm. di Saint-Nazaire, 19 novembre 1891, in *Auiran*, 1891-92, 300.

(1114) Art. 10: « il capitano è sempre tenuto al pagamento... sia che... non possa avvalersi dell'opera del pilota, per motivi a questi non imputabili... ».

(1115) Convenzione di Bruxelles del 1910, art. 2: « Qualunque fatto d'assistenza o di salvataggio che abbia avuto un risultato utile dà luogo ad un equo compenso. Non è dovuto alcun compenso se il soccorso prestato rimanga senza utile risultato ». Una disposizione pressochè simile è contenuta nell'art. 2 della legge 14 giugno 1925, n. 938.

(1116) Art. 1226 cod. civ.