

che, essendo il pilota obblig. come posto dalla legge, non si trovasse realizzato il rapporto fra committente e preposto (1763), ma ancora che ogni ingerenza del capitano nei compiti del pilota dovesse essere esclusa, la sicurezza della navigazione esigendo che una direzione unica fosse impressa alla nave ed all'equipaggio (1764). Alcuni, tuttavia, questi effetti disconoscevano (1765); d'altro lato non si negava che al capitano spettasse, non un ruolo meramente passivo, ma il potere - dovere di prestare ogni attenzione alle manovre del pilota, facendogli le opportune osservazioni, richiamandone l'attenzione, segnalandogli gli ostacoli. Il ruolo di semplice consigliere sarebbe così passato dal pilota al capitano (1766).

In giuridica corrispondenza a questa maniera d'intendere la natura dei rapporti fra capitano e pilota, l'irresponsabilità

(1763) V. Alta Corte di Giustizia, 18-3-1904, *Autran*, 1904-05, p. 92. Cfr. la decisione del giudice Lushington riportata dal MARSDEN, *Law of Collision at Sea*, p. 214, 215, London, 1904; ROSCOE, *Admiralty Practice*, III ediz., p. 179. V. anche LAURIN, *mon. cit.*, p. 553 in *Autran*, 1885-86; Alta Corte di Giustizia 26 luglio 1886, *Autran*, 1886-87, p. 190; Corte di Sessione (Scozia) 17-1-1924, *Dor*, 1924, p. 856 segg.

(1764) Corte Suprema d'Inghilterra 12-3-1907, S. 1909, 4, 21.

(1765) V. SIR PHILLIMORE, nel *The Halles*, 1867, 2 A e E I; LORD STOWELL nel *The Neptune the Second*, 1814, I, *Dods*, 467; DANION, *cit.*, II, p. 241.

(1766) Corte Suprema d'Inghilterra, *loc. cit.*: « Benchè il capitano non debba immischiarsi nella direzione della nave allorchè questa è affidata ad un pilota, egli deve, tuttavia, così come l'equipaggio, servire d'aiuto al pilota. In conseguenza, se quest'ultimo, di servizio obbligatorio su una nave, prende erroneamente i lumi di una nave all'ancora per quelli di una nave in movimento, il capitano ha l'obbligo di richiamare la di lui attenzione sul fatto che quei lumi sono immobili, ed in caso contrario è responsabile dell'urto ».

Alta Corte di Giustizia 19 aprile 1912, *Autran*, 1911-12, p. 876: « Il capitano di una nave costretta al pilotaggio obbligatorio, deve servire d'ausiliario al pilota; la sua negligenza nel farlo può privare gli armatori, in caso d'urto colpevole, del diritto d'invocare la presenza a bordo del pilota per esentarsi da ogni responsabilità ».

Così dichiarava Lord Birkenhead, motivando la sentenza del 26-11-1920 della Camera dei Lords (*Autran*, XXXIII, p. 880 segg.): « La presenza a bordo di un pilota obbligatorio non ha per effetto di ridurre il capitano e l'equipaggio al ruolo di semplici consiglieri. Il pilota ha diritto alla loro assistenza e se si accogliesse l'eccezione del pilotaggio obbligatorio in un caso in cui l'accidente sarebbe stato evitato se il pilota fosse stato avvisato in tempo utile, si arrivereb-