

bligatorio nel senso che il capitano sia tenuto ad affidare al pilota la direzione esclusiva della nave; 3°) è prestato in regime di monopolio (1937).

Questa situazione giuridica produce, evidentemente, l'effetto di liberare quasi ovunque lo Stato da ogni responsabilità per i danni causati da una colpa commessa da un pilota nelle sue mansioni di pilotaggio delle navi: non solo, infatti, ad Amburgo, ove non esiste nè monopolio nè pilotaggio obbligatorio, a Brema, ove esiste questo e non quello; ma ancora in tutte quelle località, e sono le più, in cui il pilota non assume per legge la direzione della nave, ma soltanto funzioni di consiglio (1938), come, ad esempio, a Lubeca, ove il pilotaggio è mansione monopolistica dei piloti obbligatori impiegati.

## CAPITOLO II.

### Responsabilità indiretta contrattuale.

**328. - Quesiti.** — I caricatori che siano stati danneggiati dal fatto colposo del pilota, possono agire per danni-interessi contro l'armatore della nave pilotata che trasportava le loro merci? Hanno il medesimo diritto tanto l'equipaggio che i passeggeri su di essa imbarcati, che l'identico fatto abbia lesi? L'armatore ha, a sua volta, l'azione di rivalsa contro la Corporazione o lo Stato cui appartiene il pilota colpevole?

Trattiamo, ora, separatamente di questi tre casi.

---

(1937) Così, esattamente, lo SCHRADER (*cit.*, 726): « Aus der angeführten Rechtsprechung ergibt sich für das Lotsenwesen der Grundsatz, dass öffentliche Gewalt von Lotsen nur dann ausgeübt wird, wenn das Lotsen öffentliches Monopol ist und der beamtete Lotse Zwangslotse ist. Zwangslotse ist ein Lotse nur dann, wenn er auf Grund gesetzlicher Vorschrift von den Schiffen zur Führung angenommen werden muss ».

(1938) Vedi retro le Ordinanze citate al § 237.