

35. - *Regime delle entrate.* — Un decreto per ogni circoscrizione marittima fissa la misura dei diritti di pilotaggio, sulla base della stazza netta della nave (art. 3) ⁽¹²¹⁾. Tali mercedi non sono avarie, ma semplici spese a carico della nave (art. 406 cod. comm.) ⁽¹²²⁾; come tali sono dovute dal capitano in rappresentanza dell'armatore, e la pratica riconosce al pilota non ancora pagato il diritto di opporsi alla partenza della nave senza che ciò possa intendersi come una forma di sequestro ⁽¹²³⁾.

Per il decreto del 1806 (art. 48) il pilota poteva rivolgersi al consignatario della nave comandata da un capitano straniero ⁽¹²⁴⁾. La legge vigente gliene dà esplicitamente il diritto, tenendo gli agenti ed i consignatari personalmente responsabili del pagamento delle mercedi all'entrata ed all'uscita e delle indennità supplementari che siano state loro notificate entro 72 ore dopo l'uscita della nave, purchè un certificato, debitamente firmato dal capitano e da questi rilasciato all'amministrazione del pilotaggio, faccia fede del servizio effettivamente reso (articolo 8). Ed è ciò che nella pratica quasi sempre si attua ⁽¹²⁵⁾.

(121) Il progetto del governo parlava di stazza lorda, ma fu respinto.

(122) V. avanti § § 218-220.

(123) V. RIPERT, *op. cit.*, I, p. 939, e Trib. Marsiglia 10 - 2 - 1854 (*J. Marseille*, 1854, I, 95) e 8 ottobre 1875 (*Rec. Nantes*, 1877, I, 389).

(124) V. Cassazione, 28 - 3 - 1905 in *Rev. int. du dr. mar.*, XX, p. 329.

Ai fini di evitare le lentezze derivanti da un'azione diretta contro l'armatore o dalla sua chiamata in causa, l'ordinanza locale per la Nuova Caledonia del 10 gennaio 1900, art. 7, § 12, dava ai piloti facoltà di agire direttamente e personalmente contro il consignatario della nave, senza che questi potesse chiamare in garanzia l'armatore. Per la giurisprudenza, vedi la Corte di Appello di Nouméa, 29 agosto 1908 in *Rev. int. du dr. mar.*, 1910, II, p. 796.

Sulla possibilità di chiamare direttamente in causa il consignatario della nave, vedi Trib. Messina, 13 giugno 1904, *ibid.* XXI, p. 145.

(125) Ecco quanto dispone l'art. 22 del decreto 18 aprile 1930, che applica la legge 28 marzo 1928 alla stazione di pilotaggio di Marsiglia (*Journ. off. del 20 aprile 1930*): « La responsabilità degli agenti e consignatari di navi per le somme « dovute dalla nave al pilota è quella definita dall'art. 8 della legge 28 marzo 1928.

« Nel caso in cui i capitani non hanno nè agenti, nè consignatari, essi devono pagare questi medesimi diritti anticipatamente o depositarli fra le mani « di una persona della località scelta dal pilota.

« Se per forza maggiore, il capitano non può pagare le spese di pilotaggio « prima della sua partenza, egli è obbligato a fare una dichiarazione per iscritto al « pilota, riconoscendo il suddetto ».