

garsi l'esistenza di un rapporto di preposizione ai fini dell'articolo 1153, II comma. Ne consegue che, di tutti i danni arrecati dal convoglio ai terzi durante il traino, sia per colpa del rimorchiatore che del pilota, risponde l'armatore della nave rimorchiata, salvo rivalsa verso gli autori del danno.

Secondo la dottrina tedesca — nonchè di quella inglese, prima dell'entrata in vigore dell'art. 15 del *Pilotage Act* del 1913 — così come e per le stesse cause per cui non può l'armatore della nave rimorchiata invocare a suo favore l'art. 737 cod. comm. nel diritto tedesco e l'art. 633 nel diritto inglese (1610), per sottrarsi ad ogni responsabilità per i danni causati da urto avvenuto per colpa del pilota obbligatorio del rimorchiatore, lo stesso è a dirsi per l'armatore di quest'ultimo quando il pilota obbligatorio è posto a bordo della nave rimorchiata (1611).

Ad c) Quando sia quest'ultima che la rimorchiante hanno il pilota, possono ammettersi due soluzioni: 1°) o ritenere amendue solidalmente responsabili di fronte ai terzi, poichè, avendo ognuna il pilota a bordo, è da presumere, in virtù dell'art. 931 reg. cod. m. m., che la direzione del traino sia fra loro divisa; 2°) ovvero ritenere, sul presupposto della direzione unica, che questa appartenga al rimorchiatore come conduttore d'opera, la cui libertà d'azione risulta dall'aver esso il pilota (art. 931), non avendo la circostanza della presenza di un altro pilota sulla nave rimorchiata il potere di sopprimerne, ma

---

zione alle manovre e non attendere, in casi di necessità, gli ordini del pilota per agire, impedendo la distanza a quest'ultimo di dirigere esattamente ogni movimento. - Una decisione arbitrale argentina del 21 dic. 1925 (*Dor*, 1926, XIV, p. 125) negò al rimorchiatore il diritto di obbedire ciecamente agli ordini, ritenuti dannosi, del pilota del rimorchiato. - L'Alta Corte di Giustizia, 6 novembre 1922 (*Dor*, 1923, I, 207) sentenziò, invece, che la nave rimorchiata e posta sotto la direzione di un pilota, non è responsabile dei danni arrecati dal rimorchiatore anche nel caso di concolpa del pilota.

(1610) Come sappiamo, l'art. 633 del *Merchant Shipping Act* del 1894 è stato abrogato dal citato art. 15 del *Pilotage Act*. - V. retro § 88.

(1611) LEWIS, *loc. cit.*; MACLACHLAN, *A treatise on the law of merchant shipping*, III ed., p. 290. Cfr. BEAUCHET, *loc. cit.*