

cui il primo fa il segnale prescritto ⁽¹⁶⁶⁾ ed il secondo risponde portandosi incontro alla nave che chiama ⁽¹⁶⁷⁾. Che si tratti di vero e proprio contratto lo dimostra, più del fatto che il capitano può anche rifiutare il pilota ⁽¹⁶⁸⁾ ovvero pigliarne uno di sua scelta ⁽¹⁶⁹⁾, la considerazione che il pilotaggio non è dovuto se il pilota non si è presentato (art. 4). ⁽¹⁷⁰⁾.

Poichè ogni stazione ha la sua zona di pilotaggio ⁽¹⁷¹⁾, non possono più sorgere gli antichi dubbi sul punto dal quale il pilota debba prestarsi a guidare le navi ⁽¹⁷²⁾.

Il pilota è tenuto ad assistere la nave che si presenta per la

(166) Obbligo sancito dall'art. 4 della legge 1928. V. sul segnale d'appello art. 8 del regolamento 21 febbraio 1897; Saint-Nazaire, 23 maggio 1928, *Dor. Suppl.*, 6, 313.

(167) L'essersi presentato e aver fatto la manovra necessaria per portarsi davanti alla nave, è condizione essenziale affinché possa il pilota pretendere dal capitano il pagamento dei suoi diritti, anche se questi non ne ha utilizzato i servizi (art. 4 e 2 della legge del 1928).

(168) Il pilota non può montare a bordo contro la volontà del capitano: Le Havre, 24 dicembre 1895, *Rev. int. d. dr. mar.*, XI, 583. Questa sentenza dice che si reputa abbia rifiutato un pilota, il capitano che, allorchè questo si è presentato a portata di voce e gli ha offerto di servirlo, non ha preso disposizione alcuna per riceverlo e permettergli di salire a bordo.

(169) Rouen, 28 luglio 1890, *Rec. Havre*, 1891; Le Havre 15 dicembre 1890, *ibidem*, 1891, I, 86; Rouen, 4 agosto 1891, *ibidem*, 1891, 2, 219.

(170) Non si possono reclamare i diritti di pilotaggio se la nave, essendo passata al largo dalla stazione di pilotaggio, non ha visto gli appelli ed i segnali del pilota (Trib. comm. Saint-Nazaire, 23 maggio 1928, in *Revue d. dr. mar. comparé*, 1928, pag. 313).

(171) Art. 2 e 4 della legge 1928. Prima di questa legge solo alcune stazioni avevano una zona determinata.

(172) Ad esempio, il decreto 18 aprile 1930, che applica la legge 28 marzo 1928 alla stazione di pilotaggio di Marsiglia (*Journ. Off.* 20 aprile 1930), stabilisce all'art. 1: « La zona normale delle operazioni di pilotaggio è limitata da una linea « segnata partendo dall'isola di Riou per arrivare al porto di Carry passando per « Planier.

« All'interno di questa linea il pilotaggio è obbligatorio.

« Tuttavia i piloti dovranno recarsi, senza poter pretendere ad una remunerazione supplementare, incontro ad ogni nave che reclamasse la loro assistenza « in un punto situato al di fuori della linea suddetta ».

Contro ogni pratica utilità (v. VERNEAUX, *L'industrie des transports maritimes au XIX siècle*, t. II, p. 188) i piloti usavano, e la giurisprudenza ne dava