

nario, sono spese ordinarie agli effetti dell'avaria comune, essendo previste espressamente o tacitamente nel contratto di noleggio, ed essendo anzi, nel fatto, preventivamente incluse nel tasso del nolo.

Si perviene allo stesso risultato se si esamina il n. 10 dell'art. 643 nello spirito che lo informa. Occorre allora porsi il quesito, se tale norma disciplini il caso del rilascio forzato per ammettere in avaria comune *soltanto* le spese di entrata od uscita e le tasse di navigazione pagate, ovvero disciplini l'ipotesi delle spese d'entrata od uscita e delle tasse di navigazione pagate, per ammetterle in avaria comune *solo* nel caso di rilascio forzato.

Or, evidentemente, è la seconda delle due soluzioni che ci sembra più consona alle intenzioni del legislatore, sul quale ha dovuto necessariamente influire la diffidenza che il capitano, in caso di pericolo, gabellasse come avarie delle semplici spese di navigazione (1145).

Che le spese di pilotaggio non fossero avarie, salvo nel caso di rilascio forzato, diceva espressamente l'art. 515 del codice passato, saggiamente sostituito dal vigente art. 642, 3° comma, non già per render possibile l'ammissione in avaria comune in casi diversi dal rilascio forzato, ma per evitare, in contraddizione con l'art. 646 n. 4, che fossero lasciate fuori delle avarie tutte quelle spese che, pur essendo a carico della nave perchè dovute a vizio di essa o a colpa del bordo, non per questo cessano di rivestire il carattere di straordinarie (1146).

CAPITOLO II.

Il pilota pratico.

221. - *Partizione della materia.* — Il pilota pratico è il soggetto passivo (*reus promittendi, debitor*) del contratto di pilotaggio. La sua figura giuridica è oltremodo involuta e complessa,

(1145) Per un caso identico in materia di avarie alle macchine di nave incagliata, cfr. G. BERLINGIERI, *Sulla regola VII di York ed Anversa*, 1924, in *Dir. Mar.*, 1930, pag. 65 segg.

(1146) F. BERLINGIERI, *Delle avarie, cit.*, pag. 5.