

tore responsabile della manovra colposa. Il principio, accolto dalla quasi totalità della dottrina e della giurisprudenza, è formalmente sancito dalla legge 15 luglio 1915 sull'urto di navi, che ha modificato l'art. 407 <sup>(178)</sup> del *code de commerce*, ai fini di porlo in armonia con la convenzione di Bruxelles del 1910 <sup>(179)</sup>.

Tutto ciò non viene, naturalmente, a sopprimere la responsabilità personale del pilota in colpa, contro il quale sia l'armatore che il capitano hanno un'azione di rivalsa, assumendosi l'*onus probandi* <sup>(180)</sup>. Ed, invero, benchè la presenza del pilota non spossessi interamente il capitano del diritto di controllo della nave, limitandosi le funzioni del primo alla indicazione della giusta rotta da seguire, se tali informazioni sono erronee ed apportatrici di danno, il pilota dovrà rispondere verso il

(178) Art. 407, § 5: « La responsabilità stabilita dai paragrafi precedenti sussiste nel caso in cui l'abbordaggio è causato dalla colpa di un pilota, anche quando questo è obbligatorio ». Cfr. RIPERT, *op. cit.*, vol. III, p. 37, n. 2086.

(179) Art. 5 della convenzione. Tale disposizione, per l'articolo addizionale della convenzione stessa, non entrerà di pieno diritto in vigore, fino a quando gli Stati contraenti non si saranno accordati sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi: accordo non ancora raggiunto. Vige, dunque, intanto, la legge territoriale e cioè l'art. 407 cod. comm., che, del resto, è identico all'art. 5 della convenzione del 1910 sull'urto di navi.

(180) Cass. 30 aprile 1874, *D.* 1875, I, 178; *S.* 1874, I, 236. Il Tribunale corazziale dell'Havre, con sentenza 2 aprile 1930 (*Dor*, giugno 1930, *Suppl.*, 8, 255), dichiarò irricevibile la costituzione di parte civile dell'armatore della nave abbordata contro il pilota della nave urtante, allorquando è preceduta da un'azione in responsabilità contro l'armatore della nave urtante davanti il tribunale di commercio, essendo che il pilota è un preposto dell'armatore, ed opponendosi, perciò, la massima « una electa via... » a che l'armatore del bastimento abbordato faccia valere direttamente contro il pilota i suoi diritti già tutelati da un'azione davanti il tribunale di commercio contro l'armatore di cui il pilota è un preposto.

Per la tesi contraria è la Corte d'appello di Rouen, che, con sentenza 24 luglio 1930 (*Dor Suppl.*, 8, 444) dichiarò conforme alla legge la coesistenza delle due azioni, non potendosi applicare la massima « una electa via... » che a quei casi in cui vi è identità di oggetto, di causa e di parti, mentre nella fattispecie, le parti sono diverse (pilota ed armatore), e diverso è l'oggetto per la stessa diversità di causa delle due azioni (la prima causa è infatti connessa ad un'azione pubblica per responsabilità personale del pilota a termini dell'art. 1382; la seconda è connessa ad un'azione civile per responsabilità dell'armatore derivante da fatto altrui a termini dell'art. 1384).