

te, nei concorsi, della commissione di esame per l'idoneità a pilota aspirante, con 10 voti per ciascuna delle prove accanto ai 20 cumulativamente posseduti dagli altri due membri, rappresentati dal comandante del Compartimento e da un ufficiale di vascello — o di porto — dall'altro, una *restrizione* della sua attività di rappresentante diretto, o la *soppressione* delle sue facoltà direttive, ovvero una *parificazione* delle sue funzioni a quelle esercitate dai semplici piloti.

Il primo caso (restrizione della rappresentanza diretta) si verifica normalmente essendo imposto dalle stesse esigenze del servizio. Esso consiste in ciò, che ogni pilota di turno, che si porta incontro ad una nave per assisterla, ha facoltà, anzi l'obbligo, di stringere con essa un contratto di pilotaggio nel nome e nell'interesse del Corpo; egli, dunque, come facoltizzato a stipulare un negozio giuridico per conto di questo, è del medesimo un portatore di volontà, un rappresentante ed un organo. Questa considerazione non deve, però, far pensare che il Corpo possa essere indifferentemente rappresentato da ogni suo componente, quasi che, anzichè di ente collettivo, si trattasse di una società civile. Infatti, non soltanto la rappresentanza del pilota di turno deriva da un mandato *speciale*, limitato cioè a quel determinato affare, mentre quella del capo-pilota è, per l'opposto, una rappresentanza generale, estesa a tutti gli affari dell'ente, ma, ancora, quel medesimo mandato speciale il pilota di turno non ripete dalla sua qualità di *pilota*, come invece il capo-pilota ripete il proprio dalla sua qualità di *capo-pilota*, bensì da una delega che, nell'esercizio del suo mandato, quest'ultimo gli ha conferita per la conclusione di quel dato negozio. Si ha, in altri termini, una surrogazione del pilota di turno nei poteri del capo-pilota, il quale, nella sua qualità di mandatario del corpo, *sostituisce* a sè il primo per la stipulazione del contratto di pilotaggio. L'atto di delega, o meglio, di sostituzione, è sottinteso ed implicito nella redazione del *turno di servizio*, stabilito dal capo-pilota ed approvato dall'autorità marittima: sicchè il pilota che non è di turno, non è autorizzato a rappresentare il Corpo, e la nave che con quello contratta fa ciò a suo rischio e pericolo, non potendo rifarsi