

Brunetti (881), o con l'incontro altrimenti avvenuto delle volontà delle parti. A far sorgere il vincolo contrattuale non basta, dunque, nè che il pilota sia disponibile (882) nè che le parti siano in presenza. La disponibilità del pilota può solo influire per determinare la colpa di questi in caso di rifiuto o di ritardo nel pilotare una nave, o per rendere esigibili le mercedi dove il pilotaggio è obbligatorio in tal senso (883). Il fatto, poi, che le parti siano in presenza, non è causa del contratto, come sosterebbe il Ripert (884), ma un effetto della sua conclusione, poichè è in seguito allo scambio dei segnali che il battello pilota, iniziando l'esecuzione del contratto, accorre incontro alla nave per darle il pilota. Per gli stessi motivi non possiamo condividere la singolare tesi sostenuta dalla Corte del Comitato di Preston, e cioè che il contratto di pilotaggio si perfezioni quando il pilota è a bordo (885). Questa opinione, fortunatamente isolata, porterebbe, se accolta, alla conseguenza ben strana di liberare da ogni responsabilità per inadempimento dell'obbligazione sia il capitano che, dopo aver fatto i segnali convenzionali, si allontani prima dell'arrivo del pilota o vieti a questo di salire a bordo, sia il pilota che, dopo aver risposto ai segnali, non si presenta o ritarda nel presentarsi o non fa la manovra necessaria per portarsi accanto alla nave. Ed è, per contro, evidente che tali omissioni sono un'aperta violazione del contratto; e, come tali, oltre ad essere colpite dalle leggi e punite dai tribunali (886), sono produttive di tutti gli effetti civili derivanti dall'inadempimento dell'obbligazione (art. 1218, 1225, 1226 cod. civ.) (887). Presumere diversamente equivale a negare il

(881) A. BRUNETTI, *op. cit.*, II, p. 366. Nello stesso senso l'Alta Corte di Giustizia 22 gennaio 1925, *Dor*, 1925 (10°), p. 166.

(882) Così la Corte del Comitato di Preston (Inghilterra) 1 maggio 1923, *Lloyd's List Law Reports*, XXXI, 113.

(883) Come in Francia.

(884) RIPERT, *op. cit.*, I, ed. III, p. 936.

(885) *Loc. cit.*

(886) È da ricordare che il contratto di pilotaggio è regolato da norme d'ordine pubblico.

(887) L'art. 10 del regol. obbliga il capitano che, chiamato il pilota, non se ne sia servito, al pagamento dell'intera mercede di pilotaggio. Tuttavia, qui si tratta, come dicemmo già, di una forma di *recesso unilaterale*.