

altre parti del fondo corporativo, *immuni* da quel peculiare carattere. Sarebbe arbitrario, diciamo, questo risalire dal particolare al generale, specialmente ai fini di sovvertire i principi che reggono la responsabilità degli enti morali: anzitutto, perchè dell'intero patrimonio del Corpo non è parte fondamentale e dominante, agli effetti dell'eventuale rispondenza e della capacità di sfruttamento, l'insieme dei beni costituiti dai battelli e dagli immobili — essendo i primi a un di presso fuori commercio ed i secondi di utilità mediata — ma bensì, in primo luogo, l'industria conferita, origine prima e immediata delle mercedi, vita del Corpo, delle famiglie dei piloti defunti ed invalidi, fonte originaria dei battelli e degli immobili, mezzo per colmare le spese d'esercizio; ed, in secondo luogo, la cauzione, come fondo destinato a far fronte alla responsabilità per danni della Corporazione: secondariamente perchè è contrario alla logica far nascere una particolare forma di responsabilità proprio da quei beni di cui una parte è, come nella specie, sottratta agli effetti di ogni possibile rispondenza, non essendo suscettiva di alcuna operazione di credito.

Se il suddetto non bastasse, osserviamo, infine, contro la tesi della *gesammte Hand*, che: I) l'ammetterla significherebbe ammettere che nel Corpo dei piloti esistono due comunioni profondamente diverse: l'una fra piloti aspiranti, l'altra fra piloti effettivi, creando così un mostro giuridico; II) i piloti, nel caso in cui sono chiamati collegialmente a pronunziarsi, e cioè per la promozione degli aspiranti ad effettivi (art. 20, II comma regol.), possono validamente decidere a maggioranza ⁽¹⁵⁴⁷⁾, e non necessariamente all'unanimità come sarebbe se di *gesammte Hand* si trattasse; III) il termine « quota di comproprietà », adoperato dal regolamento, può benissimo spiegarsi come accennante ad un diritto potenziale ed allo stato di quiescenza, destinato a risorgere ai soli effetti della liquidazione e della restituzione del valore da esso rappresentato, al momento in cui il pilota, uscendo dalla Corporazione, cessa di essere tale.

(1547) Bastano i due terzi.