

enormemente rinvigorita dalla massima sancita dall'art. 5 della convenzione di Bruxelles del 1910 sugli urti in mare e dalle leggi su di essa modellate, pur essendo esattissima per quel che concerne il pilota facoltativo, ha il torto di misconoscere che, se le legislazioni, abbandonate le ormai disusate teoriche della libertà di scelta e della sorveglianza, proclamano alto e forte l'armatore responsabile anche del pilota obbligatorio, questa responsabilità non deve essere spiegata con un inesistente rapporto di preposizione, ma con i principî, oggi largamente applicati, dell'*ei pericula cui sunt commoda (utilitas, rischio industriale)*.

Coloro i quali si pronunciano esplicitamente per l'inapplicabilità alla fattispecie di qualsiasi proposizione che si volesse derivare da questa teoria dell'*utilitas*, dicono, a sostegno della loro tesi: *a)* o che il pilota è imposto, non tanto nell'interesse della nave, quanto in quello generale della navigazione<sup>(1228)</sup>; *b)* o che il fatto dannoso del pilota non è la conseguenza *necessaria* dell'impiego del medesimo sulla nave, ma, viceversa, un evento che si voleva impedire<sup>(1229)</sup>. A siffatte obiezioni non è difficoltoso rispondere: ad *a)*: che l'interesse particolare della nave coincide con quello generale della navigazione o, per lo meno, sta ad esso come la parte al tutto: ad *b)*: che è arbitrario scindere un rapporto unico nei suoi elementi, poichè « l'opera del pilota attinge al complesso concorso di tutti quei fattori sui quali reggono le sorti di utile e di rischio del commercio marittimo »<sup>(1230)</sup>.

---

561; Prob. div. and Adm. Division, 15 ottobre 1920, in *The Times L. R.*, 37, 38; Trib. correz. dell'Havre, 2 aprile 1930, *Dor.*, VIII, 253; App. di Rouen, 24 luglio 1930, *ibi.*, *Supp. al t.* VIII, n. 10, p. 445. E fra le sentenze più antiche: Rennes, 3 agosto 1832, *Sirey*, 1832, 2, 547; Marsiglia, 3 giugno 1874, *Rec. Marsiglia*, 1874, I, 199; Consiglio di Stato, 25 gennaio 1875, *Sirey*, 1876, 2, 278; Aix, 16 marzo 1875, *Rec. Marsiglia*, 1875, I, 156; *Le Havre*, 3 marzo 1885, *Rec. Havre*, 1885, I, 87; Rouen, 2 giugno 1886, *Rev.*, II, 1887, 285; Douai, 25 marzo 1889, *ibid.*, V, 20; Rennes, 12 febbraio 1890, *ib.*, VI, 247.

(1228) In tal senso PARATORE, *La responsabilità dell'armatore*, Athenaeum, 1904, p. 211, 212.

(1229) Tali, in App. Venezia, 13 marzo 1924 (*Dir. Mar.*, 1925, p. 371 segg.), le conclusioni del Lloyd Triestino, parte in causa.

(1230) Così l'App. Venezia, *loc. cit.*