

tuito un altro (il pilota) nell'incarico avuto (art. 1748 cod. civ.), ipotesi, del resto, antigiuridica, perchè il servizio dei piloti non è attività di mandatari, ma di semplici locatori d'opera.

Tuttavia, anche il pilota obbligatorio, come quello facoltativo, agisce in base ad un contratto privato, esplica un'attività in gran parte nell'interesse della nave, riceve da questa la sua mercede, sicchè l'armatore non può non esserne responsabile, così come è responsabile delle obbligazioni contratte dal capitano, agente in forza dell'art. 504, 2° comma ⁽¹²²³⁾, non già in base ad un rapporto di preposizione inesistente, ma per applicazione dell'accennato fondamentale principio del *rischio industriale*.

In altri termini, di fronte all'armatore, la posizione del pilota obbligatorio, che per l'art. 201 c. m. m. « ha diritto di « stabilire la rotta e di comandare ogni manovra di vele, di ancure, di cavi, di ormeggio e tutto quanto si riferisce alla sicurezza della nave », non è diversa da quella del capitano a cui per l'art. 107 dello stesso codice « appartiene esclusivamente il comando della nave, in « ciò che riguarda la manovra e la direzione nautica », e sul quale grava l'obbligo impostogli dall'art. 504 cod. comm., di « comandare personalmente la nave all'ingresso ed all'uscita dei porti, dei seni » ecc., e di valersi di un pilota pratico ov'è dalla legge prescritto.

Si tratta, in realtà, di due funzioni (quella del pilota, facolt. o obblig., e quella del capitano), che nei confronti dell'armatore sono pienamente autonome, ma che fra loro s'identificano in parte ed in parte si completano, strette a volte da un vincolo di subordinazione, a volte dal legame della collaborazione. Sicchè non sapremmo come definire meglio il pilota se non chiamandolo *il collaboratore del capitano nella direzione nautica*: collaboratore *volontario* ove il pilotaggio è facoltativo, e collaboratore *legale* ove il pilotaggio è obbligatorio; ma, naturalmente, ambedue, forme di collaborazione nascenti dal contratto originario di pilotaggio e solo dal contratto.

Questo nostro concetto, pur senza identificarvisi, molto si accosta alla concezione nord-americana, secondo la quale la re-

(1223) V. retro, § 208.