

come, del resto, fu fatto in Inghilterra per il pilotaggio sui fiumi Humber ⁽¹⁶⁷⁰⁾ e Mersey ⁽¹⁶⁷¹⁾ e sul canale di Bristol ⁽¹⁶⁷²⁾.

291. - *Inapplicabilità al pilota degli art. 138 cod. m. m. e 12 legge 14 giugno 1925.* — Prima di passare al titolo seguente, crediamo utile osservare che il pilota della nave salvatrice, essendo, come si è detto, escluso dall'equipaggio, non sarà come membro di questo che concorrerà alla ripartizione del compenso di assistenza o salvamento ⁽¹⁶⁷³⁾, giusto l'art. 11 della legge del 1925, ma come terzo; non è, dunque, applicabile al caso l'articolo 138 del codice per la mar. merc.

Per gli stessi motivi, egli non è soggetto alla disciplina dell'art. 12 della legge 14 giugno 1925 sull'assistenza in mare, sicchè avrà sempre diritto al compenso, anche se la nave salvatrice da lui pilotata sia armata ed equipaggiata all'unico scopo di prestare soccorso alle navi in pericolo o di esercitare l'industria dei recuperi.

(1670) 2 e 3 *Will.* IV, c. CV. s. 33; PRITCHARD, *Admiralty Digest*, 3^a ediz., II, pp. 1815-1817.

(1671) *Mersey Docks Consolidated* del 1858, 21 e 22 *Vict.*, c. XCII, s. 163.

(1672) *Bristol Channel Pilotage Act* del 1861, 24 e 25 *Vict.*, c. CCXXXVI, s. 36 e 37.

In vari casi la giurisprudenza inglese, valutate le circostanze, ha ritenuto spettasse al pilota una remunerazione superiore alla normale, e non già un'indennità di assistenza. Sic: Alta Corte di Giustizia, 21 dicembre 1923, *Dor*, 1924, VII, p. 239; idem, 27 aprile 1927, *Lloyd's List Law Reports*, XXVIII, 10; idem, 11 giugno 1925, *ibidem*, XXII, p. 200.

(1673) Sic: Corte d'Appello di Copenhagen, 12 maggio 1902, *Autran*, 1903-04, pag. 110.