

L'ammontare delle entrate varia secondo l'importanza delle stazioni: nelle piccole esso non superava, prima della guerra, i 1000 franchi, mentre a Cherbourg sorpassava i 50 mila.

Non sempre le mercedi che pagano le navi vanno a diretto beneficio dei piloti che personalmente le guidano; sia il decreto del 1806, che la legge del 1928 ammettono due forme differenti di organizzazione finanziaria, e cioè il regime della *libera concorrenza* ed il regime della *borsa comune* <sup>(126)</sup>.

Col primo sistema la mercede va a beneficio di quel pilota che l'ha personalmente guadagnata. Col secondo sistema i salari sono messi in comune e la loro ripartizione è regolata dai regolamenti locali (art. 22). Il regime della borsa comune, secondo il decreto del 1806, doveva essere accettato dai piloti <sup>(127)</sup> e benchè questi lo ritengano meno vantaggioso, esso è preferibile al regime della libera concorrenza <sup>(128)</sup> ed è praticato a Calais, Dunkerque, Boulogne-sur-Mer e Quilleboeuf <sup>(129)</sup>. Uno dei motivi, che fanno del sistema della borsa comune quello più opportuno, è l'aver esso evitato un inconveniente d'ordine amministrativo. Infatti, allorchè un pilota titolare diveniva invalido ed era costretto al ritiro <sup>(130)</sup>, l'aspirante ne assumeva le funzioni in qualità di aggiunto e, come tale, usava del materiale a quegli appartenente, versandogli, a titolo di corrispettivo, il terzo dei benefici. Ciò creava delle difficoltà di calcolo <sup>(131)</sup>, a cui le parti cercavano ovviare stipulando delle convenzioni illegali in deroga all'art. 9 del decreto del 1806. Il regime della borsa co-

(126) Sul regime della borsa comune, vedi le conclusioni, in precedenza accennate, della commissione extraparlamentare del 1909.

(127) V. C. di Stato, 24 dicembre 1926, *Dor. suppl.*, 5, 50.

(128) V. RIFERT, *loc. cit.*, p. 926.

(129) Il decreto del governatore, del 9 settembre 1909, riorganizzante il pilotaggio nella Nuova Caledonia (isola dell'Oceano - Melanesia - appartenente alla Francia), costituisce i piloti in società privata (art. 19) ed in proprietà di questa il materiale destinato al servizio del pilotaggio (art. 28). V. il testo del presente decreto in *Rev. int. du dr. mar.*, 1910-11, p. 121.

(130) V. C. di Stato 18 maggio 1923, *Droit maritime français*, 1923, p. 209.

(131) V. Cass. civ., 15 dicembre 1926, *D. H.*, 1927, 9, S. 1927, 1, 53, *Dor. suppl.*, 5, 50, *Gaz. Palais*, 3 marzo; Trib. Rouen, 14 marzo 1923, *Droit maritime français*, 1923, p. 263.