

come un salvatore, per ciò solo ch'egli è pilota, anche se egli non agisce come tale ⁽¹⁶⁴³⁾.

Ricordiamo, in proposito, una sentenza del 21 gennaio 1905 della Corte Suprema di Christiania, secondo la quale il pilotaggio di una nave in pericolo non può essere considerato come salvamento agli effetti della relativa indennità, potendo esso dar luogo soltanto ad un supplemento di salario, conformemente all'art. 27, n. 10, della legge norvegese sul pilotaggio del 26 maggio 1899, a un di presso uguale al disposto del citato articolo 6 della legge francese del 1928 ⁽¹⁶⁴⁴⁾. Tuttavia, è appunto in nota a questa sentenza, pubblicata nella *Revue intern. du droit mar.* ⁽¹⁶⁴⁵⁾, che noi leggiamo: « Ce serait mal interpréter l'article 27, n. 10, de la loi sur le pilotage que d'y voir une restriction au droit du pilote d'obtenir une indemnité de sauvetage par cela seul qu'il est pilote; la restriction n'est admissible que lorsqu'il agit comme pilote ».

Anche in Germania, una dottrina autorevole sostiene, appoggiandosi alla pratica anglo-sassone, che l'esistenza di un rapporto contrattuale fra nave e pilota non escluda la possibilità dell'assistenza e salvamento in caso di sinistro, se nell'esecuzione del contratto si siano verificate delle prestazioni straordinarie non previste al momento della sua conclusione ⁽¹⁶⁴⁶⁾.

Nel Regno Unito si segue costantemente il sistema di non escludere *a priori* che servizi e circostanze eccezionali possano

(1643) Detta, infatti, l'art. 6 cit.: « ... nonostante ogni altro obbligo di servizio... ». - Il diritto ad una indennità di assistenza è riconosciuto al pilota che abbia soccorso la nave in pericolo al di fuori di ogni suo obbligo di servizio: Le Havre, 10 maggio 1869, *Rec. Havre*, 1869, I, 125; Cassaz. 6 novembre 1855, *Dalloz*, 1856, I, 255; Nantes, 31 dicembre 1904, *Dalloz*, 1905, 5, 35.

(1644) Art. 27, n. 10: « Quando il pilota si espone ad un danno per la sua vita, o quando egli è forzato ad adoperare più dell'equipaggio solito per pervenire alla nave, o quando la nave si trova in pericolo di affondare, il pilota può, dopo avere effettuato il pilotaggio della nave, reclamare dal capitano una mercede più elevata di quella che la tariffa gli accorda. Se le parti non sono d'accordo sul pagamento, l'affare è risolto conformemente agli art. 312 e 330 del cod. marittimo ».

(1645) Corte Suprema di Christiania, 21 gennaio 1905, *Autran*, XXII, 1906-1907, pag. 237-240.

(1646) LEWIS; KIERULFF e giurispr. citati retro, § 68.