

do, errata nella premessa e negli effetti: nella premessa, perchè « en effet, le capitaine a reçu de l'armateur un mandat personnel dans lequel il ne peut pas être remplacé par un tiers; il est investi d'une mission de confiance qu'il ne peut pas transmettre, et il est inadmissible qu'il soit dépossédé de ses pouvoirs par un marin dont les titres sont toujours très inférieurs aux siens » (1254); negli effetti, perchè « lascia senza difesa reale le vittime di un fatto che è stato commesso in un servizio compiuto a beneficio dell'armatore » (1255). Queste obiezioni sono esattissime, benchè il Lewis (1256) ed il Kuns (1257) ritengano che il diritto del capitano d'affidare il comando al pilota derivi dall'art. 483 cod. comm., il quale fa obbligo al capitano di porre un altro al suo posto allorquando un motivo qualunque gli impedisca di condurre la nave ed egli non possa chiedere istruzioni al suo armatore. Or, è evidente l'inapplicabilità per via analogica di detto articolo, poichè capitano e pilota non possono assimilarsi, essendo le funzioni del secondo, anche se comandante, solo piccolissima parte delle mansioni del primo.

A ritenere, del resto, che la concezione tedesca sia insostenibile, noi crediamo basti la seguente riflessione: essa serve di fondamento ad una costruzione tutt'affatto fittizia, cioè a dire a quella pura *funzione giuridica*, consistente nel ritenere il pilota obbligatorio un terzo assolutamente estraneo alla nave ed alla spedizione. Ma come può essere egli un terzo, se esiste un contratto che lo vincola al capitano, se egli lavora a servizio della nave ed a beneficio dell'armatore? Il principio germanico non è, dunque, logico e non è nemmeno utile. Che la teorica del rischio industriale sia, forse, un po' troppo semplice per la complessa mente teutonica? (1258).

---

(1254) DANJON, *op. cit.*, II, p. 125.

(1255) *Idem*, *op. cit.*, II, p. 241.

(1256) LEWIS, *op. cit.*, I, p. 290.

(1257) KUNS, in *Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht* del Goldschmidt, XII, p. 425.

(1258) È da notare che sulla natura dei rapporti fra pilota ed armatore si erano già manifestati seri dissensi fra gli stessi membri della commissione legislativa riunitasi alla Conferenza d'Amburgo, alcuni opinando essere il pilota, cui sia stata affidata la direzione della nave, il rappresentante del capitano in ogni caso