

« senza del pilota a bordo, rimanga completamente esautorato, « e debba ciecamente rimettersi ai consigli del pilota, anche se « li ritenga fallaci....

« E prescindendo anche dai precedenti legislativi, una tale « soluzione apparisce conforme alle prescrizioni contenute nel- « l'art. 504 del codice di commercio. Lo stesso codice di ma- « rina poi, oltre a dichiarare (art. 107) che appartiene esclu- « sivamente al capitano o padrone il comando della nave in ciò « che riguarda la manovra e la direzione nautica, ed al proibire « qualunque convenzione diretta ad eludere il disposto del detto « articolo, mostra chiaramente che il comando della nave risiede « sempre nel capitano, anche quando questi si valga dell'assi- « stenza del pilota pratico, là dove (art. 66) fra i sott'ufficiali, « sotto la dipendenza del capitano e degli ufficiali di bordo, an- « novera il pilota pratico per tutto il tempo che gli è affidata « la direzione della nave.

« La soluzione da me preferita è poi anche imposta nel- « l'interesse stesso della navigazione.

« Togliere il comando al capitano di una nave... proprio nel « momento in cui vi ha bisogno di maggiore cura nel dirigere « la nave, non sarebbe stata davvero opera di savio legisla- « tore....

« Io reputo quindi che, secondo il concetto della nostra « legge, *il pilota a bordo altro non sia che un consigliere, una « guida del capitano* ».

Dalla dottrina non si discosta la giurisprudenza (1297). Essa è concorde nel ritenere il pilota, sia facoltativo che obbligatorio, un consigliere del capitano, non avendo avuto sèguito l'opposta decisione, emessa dalla Cassazione di Firenze il 23 marzo 1876 (1298), estensore il Borsari.

(1297) Cfr. App. Bologna, 27 ottobre 1879, *Riv. Giur.*, 1879, p. 340; App. Venezia, 10 maggio e 27 ottobre 1881, *Temi ven.*, 1881, p. 570 e *Foro it.*, 1881, I, 1254; idem, 13 marzo 1924, *Dir. Mar.*, 1925, p. 371 segg.; Cass. Firenze 19 maggio 1882, *Foro it.*, 1882, I, 530, 531; App. Genova, 28 gennaio 1895, *Riv. Un. di Giur. e dott.*, 1895, I, 168; Cass. di Torino, 17 ottobre 1897, *Giur. Tor.*, 1898, 114; App. Ancona, 14 settembre 1889, *Foro it.*, I, 98; ed in generale tutte le decisioni che ritengono l'armatore responsabile delle colpe del pilota anche obbligatorio.

(1298) *Foro italiano*, 1876, I, p. 853.