

cazioni a qualunque persona, e di procedere all'arresto degl' individui colti in flagrante.

In caso di mareggiate, naufragi, incendi e in qualsiasi straordinaria circostanza di urgente servizio dello Stato, l'ufficio di porto può richiedere l'opera dei marinai, barcainoli, operai, facchini ecc., e questi non possono rifiutarvisi.

16. In ciascun porto, stretto, canale od altro posto d'ancoraggio in cui ne fosse riconosciuto la convenienza, pel servizio delle navi è stabilito un *corpo di piloti pratici*¹⁾ nominati dall'autorità marittima in seguito a speciale prova d'idoneità, e ciascun corpo è diretto da uno o più capi piloti.

L'uso del pilotaggio di regola è facoltativo, ma è reso obbligatorio in alcuni porti o canali dove si è riconosciuto necessario²⁾.

La mercede dei piloti è stabilita da apposita tariffa, ed ogni promessa di mercede maggiore fatta in momento di pericolo della nave è inattendibile. Volendo tenere i piloti a bordo dopo oltrepassato il pericolo e finchè si è in vista dell'ancoraggio bisogna loro corrispondere un'indennità giornaliera stabilita dalla stessa tariffa.

Il pilota che scorta una nave ha diritto di stabilire la rotta e di comandare ogni manovra di vele, di ancore, di catene, di cavi, di ormeggio e tutto quanto si riferisce alla sicurezza della navigazione: egli non può lasciare la nave finchè non sia ancorata e posta in salvo nel luogo di sua destinazione, o, uscendo al largo, finchè non si trovi fuori di ogni pericolo³⁾. Dei danni

¹⁾ Art. 192-204 del cod. marittimo; 934-968 del regolamento, e Regolamento speciale approvato con R. decreto 31 marzo 1895, n. 108.

²⁾ Ora il pilotaggio è obbligatorio solamente nell'estuario veneto, e nel porto-canale di Fiumicino.

³⁾ Con la presenza del pilota a bordo la responsabilità del capitano è diminuita, ma non eliminata del tutto; così almeno la maggioranza degli scrittori, ma la questione è ancora controversa; ved. G. VACCARO RUSSO. *Il pilota nella legislazione antica e moderna* (Rivista Marittima dell'ottobre 1904).